



XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 545 de 2021

S/C

Comisión de Industria,
Energía y Minería

POLÍTICA DE PRECIOS DE LOS DISTINTOS PRODUCTOS DE ANCAP EN LOS ÚLTIMOS SEIS MESES

MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE COMBUSTIBLES, ALCOHOL Y PORTLAND (ANCAP)

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 14 de julio de 2021
(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Eduardo Lorenzo Parodi.

Miembros: Señores Representantes Sebastián Cal, Valentina Dos Santos, Martín Melazzi, Sergio Mier, Gabriel Tinaglini y Javier Umpiérrez Diano.

Delegados de Sector: Señores Representantes Mauricio Guarinoni, Marne Osorio Lima y Juan Martín Rodríguez.

Asisten: Señores Representantes Daniel Caggiani y Nancy Núñez Soler.

Invitados: Por el Ministerio de Industria, Energía y Minería, ingeniero Omar Paganini, Ministro; Walter Verri, Subsecretario; licenciada Sabrina Saukstelisk is y doctor Gonzalo Irrazábal, asesores del Ministro.

Por la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland, ingeniero Alejandro Stipanicic, Presidente; doctor Diego Durand, Vicepresidente; Richard Charamelo y José Luis Alonso, Directores.

Secretario: Señor Guillermo Geronés,

Prosecretaria: Señora Margarita Garcés.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Eduardo Lorenzo Parodi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión tiene el agrado de recibir al señor Ministro de Industria, Energía y Minería, ingeniero Omar Paganini, al subsecretario, señor Walter Verri, y a la licenciada Sabrina Saukstelskis y al doctor Gonzalo Irrazábal, asesores. También están presentes autoridades de la Administración de Combustibles, Alcohol y Pórtland (Ancap), ingeniero Alejandro Stipanicic, presidente, doctor Diego Durand, vicepresidente y Richard Charamelo y José Luis Alonso, directores

Les damos la bienvenida y agradecemos su presencia: esperamos tener una excelente jornada. Sabemos que los tiempos, sobre todo en este momento en que el Parlamento está considerando la rendición de cuentas, son más cortos así que, sin más, cedemos el uso de la palabra a nuestros invitados.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Nos han convocado por dos temáticas. A la temática inicial, que es la de los ajustes de combustibles, tarifas y demás, le dedicaremos un rato en la presentación, explicando un poco la situación, para luego habilitar las preguntas. Esa presentación la voy a hacer principalmente yo, pero seguramente participará la gente de Ancap y algunos de los asesores; y en la segunda temática, que refiere a un proyecto de ley presentado sobre el mercado del pórtland, si al presidente le parece bien, las autoridades de Ancap tienen más para decir que nosotros. Este es el planteo.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Primero que nada, quiero dar alguna información general que me parece importante poner sobre la mesa, un poco para entender el rumbo que está siguiendo el Poder Ejecutivo en la materia del combustible y sus tarifas, y tratar de ir adelantándonos a eventuales preguntas que podrían surgir. Primero haremos una presentación y luego responderemos las preguntas. Traje una presentación PowerPoint para explicar el tema del precio del combustible vigente antes de los últimos dos aumentos. La imagen muestra la composición de lugar: $ 54,95 el litro para la gasolina súper. Siempre nos vamos a manejar con los dos productos principales, que son la gasolina súper 95 y el gasoil 50- S, que es el gasoil de consumo masivo; ambos andan arriba de los 800.000.000 de metros cúbicos por año de consumo; los demás combustibles, en todo el portafolio de Ancap, tienen un rol bastante distinto, muy inferior, por lo cual no vale tanto la pena entrar en detalles. Ahí figura cómo se componía el precio de estos combustibles. Podemos ver cuál es el ingreso neto de Ancap que había, después de todo lo que corresponde a la cadena de distribución secundaria, que andaba en aquel momento en el orden del 15 %, lo que corresponde al Imesi y a las tasas que llevan. Y en el caso del gasoil, el fideicomiso del gasoil, corresponde el IVA y no el Imesi. Ese es el valor con el que nos encontramos antes, que para Ancap significaba un ingreso de $ 19 por litro y de $ 22 por litro. ¿Cuál era el proceso histórico? El Poder Ejecutivo aprobaba precios máximos de venta al público a propuesta de Ancap, la Ursea prácticamente no intervenía en el proceso y se establecía precios por largos períodos, muchas veces con independencia de cómo se comportara el petróleo, que era el principal insumo. Extraordinariamente se ajustaba, en un 90 % de los casos al alza, ante eventos disruptivos que pudiera haber en el mercado del petróleo. Entonces, más bien el esquema era revisarlo una vez por año y si pasaba algo durante el año, se hacía algún otro tipo de ajuste. A eso es a lo que Uruguay está acostumbrado como dinámica histórica de los combustibles.

Un dato importante es que el gasoil 50- S no se ajustaba desde enero de 2018, y era de $ 40,4 el litro en pesos nominales, y la gasolina desde julio 2018, y su valor era $ 54,95. En enero de este año la gasolina tuvo un ajuste del 6 % aproximadamente y subió a $ 58,35. Así era la situación antes de los ajustes por los cuales estamos hoy acá presentes.

Una información importante que hay que considerar es que si se tiene en cuenta la evolución de estos precios con la paridad de importación que en aquel momento se calculaba, nos damos cuenta de que -la gráfica azul que vemos en la presentación PowerPoint es el precio al público, la roja, la paridad de importación, calculada por Ursea y la verde, el precio del petróleo- en los últimos años las tarifas estuvieron por arriba de la paridad de importación, hasta fines del año pasado. El precio de Ancap no acompañó la baja del petróleo, casi nunca, y de hecho eso implicó, sobre todo en el último período, una transferencia del consumidor hacia Ancap. En el cuadro que estamos viendo en este momento figura una estimación calculada por el colega presidente de Ancap, sobre la transferencia que eso implicó hacia Ancap en los últimos años, por no hacer esos ajustes a la baja, cuando el petróleo tuvo una marcada tendencia a la baja en todo el período. En cambio -simplemente para que se sepa en la situación en la que estamos-, la que vemos en la pantalla es la evolución del petróleo desde fines del año pasado hasta ahora. Esta evolución tiene que ver con la reapertura de los fletes en el mundo y de los mercados, básicamente por el fin de la pandemia, y con la subida de los *commodities* en general. Como todos sabemos, tenemos buenas noticias por el lado de la soja, del arroz y demás *commodities* exportables del Uruguay, pero tenemos malas noticias por el lado del principal *commodity* que importamos, que es el petróleo.

¿Qué pasaba en el mercado, entonces, antes de la reforma que se empezó a procesar a partir del año pasado? Nuestros principales comentarios son que Ancap tenía dos roles: el rol de regulador y el de suministrador; que la Ursea como regulador tenía un rol disminuido, más bien centrado en el control de calidad y de regulación de situaciones de suministro, sin intervenir más en el negocio y en la parte económica; muy baja competencia en el sector -realmente hay algo de competencia cuando uno es un gran consumidor y quiere consumir gasoil: ahí logra beneficios especiales; carga impositiva alta -esto está muy visible en lo que pusimos en la apertura de precios-; monopolio en el suministro -que no se ha modificado- y un montón de subsidios implícitos. Cuando nos referimos a subsidios implícitos hablamos de que en la tarifa están incluidos algunos déficits que Ancap tiene que absorber, que corresponden a otro tipo de situaciones. En la presentación figuran dos, pero son tres: la producción de biocombustibles -que hace subir la tarifa para poder pagar a ALUR esos precios, que se entiende que están por encima de lo que podría costar si se importara, por ejemplo-; el supergás -sucede lo mismo: Ancap lo vende por debajo del costo, sobre todo en la etapa del invierno cuando tiene que importar- y el tercero es absorber pérdidas de otros negocios; podría mencionarse el del pórtland.

¿Por qué digo que son implícitos? Porque no hay un explícito subsidio de tanto dinero para determinada actividad, sino que hay un estado de resultados de la empresa que tiene que absorber esas pérdidas o esos sobrecostos.

Por eso, entre otras cosas, decimos que no hay transparencia en la fijación de precios. Al final se toma una decisión del Poder Ejecutivo de cómo se fija el precio, que no es demasiado claro cómo responde a lo que sucedió con el petróleo, como vimos, o a otros problemas.

A raíz de esto hubo modificaciones legales y reglamentarias. A nivel legal, artículos de la LUC, a nivel reglamentario, una serie de decretos para poder aplicar esos artículos.

El precio en planta de distribución lo fija la LUC en su artículo 235, y el Poder Ejecutivo lo tiene que aprobar para los diferentes combustibles producidos por Ancap, con entrega en cada una de sus plantas de distribución, previo informe preceptivo de la Ursea y de Ancap.

El precio máximo de venta al público también lo fija el Poder Ejecutivo.

El artículo 236 de la LUC propone que la Ursea revise la metodología del Precio de Paridad de Importación y en el artículo 237 de la LUC se encomienda al Poder Ejecutivo una revisión integral del mercado de combustibles y una propuesta de su transformación.

A partir de esto se dictó el Decreto N°241, de 202 0, donde se le dice a la Ursea los criterios rectores para calcular el PPI, una nueva metodología. Hay una resolución de la Ursea que aprueba esta metodología para calcular el PPI y un informe del Poder Ejecutivo, cumpliendo el artículo 237, que remite a la Asamblea General el informe para la revisión integral del sector -que le encomendaba la LUC- , que se hizo en base a insumos preparados por la Dirección Nacional de Energía, por informes de consultores y por un comité de expertos, que se convocó por el Decreto N°271/020. ¿Qué propone el informe? Aprobar los precios de combustibles con base en el PPI, que define Ursea, pero tomando en cuenta el informe preceptivo de Ancap -que también es lo que establece la LUC- y, en definitiva, alinear los precios a la dinámica del mercado.

El informe también propone que se pueda considerar un sobrecosto, un llamado "Factor X", para tomar en cuenta algunas actividades, porque la idea en el fondo es que Ancap entre a "competir" -entre comillas- con un eventual importador virtual que pueda traer combustible e importarlo al país, que toma en cuenta todos los costos que correspondan, pero hay algunos de esos costos que un importador no tendría como, por ejemplo, el de los subsidios implícitos que se mencionaron antes. De ahí podría salir la necesidad del Factor X.

También se propone ir focalizando los subsidios que hoy en día soporta Ancap y separar sus roles como suministrador de los de Ursea como regulador, y revisar el funcionamiento de la distribución secundaria de combustibles. Para eso se definen etapas: una transitoria -que es en la que estamos ahora- , una inicial -el año que viene- y así por año. En esas etapas van cambiando algunas reglas de juego en el mercado de combustibles pero, al mismo tiempo, se permite la adecuación legal de las distintas situaciones. Por eso en la etapa transitoria existen contratos vigentes, o situaciones de hecho vigentes, que hay que transformar y anunciar con gradualidad, con previsibilidad, que se van a ir cambiando. De manera que el proceso no tiene más remedio que ir en etapas y tomarse unos años.

En base a eso, lo que se propone es poner a Ancap en competencia virtual, fortalecer a la Ursea, darle más transparencia al proceso de fijación de precios y, a lo largo del proceso, ir dando a los agentes -me refiero a actores en el mercado, es decir, tanto los distribuidores como los agencieros o estacioneros, quienes intervienen en los proceso de fletes y demás- los incentivos correctos, buscando eficiencia -es lo que debería decirse ahí- más que competencia. A veces la competencia es una herramienta más.

Hay un decreto que reglamenta el artículo 235 de la LUC. Lo que reglamenta el decreto es que Ancap vende precio en planta. El precio en planta, o PEP, es un concepto que hay que tomar en cuenta, porque es lo que determina la LUC en el artículo 235:

Ancap debe vender a un precio en todas sus plantas de distribución. Hasta ahora, Ancap vendía a un precio final y después iba descontando a los distintos actores lo que les correspondía. La factura de Ancap era el precio total; después venía ahí adentro todo lo que había que reconocerle al flete, al estacionero, al distribuidor.

El Decreto N° 202 también determina un precio máximo intermedio, con el que el distribuidor le tiene que vender al estacionero. ¿Por qué determina que exista ese precio? Podría no existir, ya que la ley no lo pide. Precisamente, para determinar una situación de, digamos, "relativa protección" del agenciero o del estacionero, en el sentido de que el sello distribuidor, de no tener ese precio intermedio, podría recurrir a prácticas que "aprieten", digamos, al eslabón final de la cadena. ¿Se entiende el concepto? La idea es que la Ursea determine ese precio, porque tiene potestades para hacerlo y no estaba previsto en la ley; así que le damos ese rol. Evidentemente, ese precio va encima del PEP. Si uno quiere que Ancap venda al PEP, arriba de eso tiene que haber un margen para el distribuidor.

Finalmente, hay un precio máximo de venta al público, que también se establece en ese decreto y lo va a determinar el Poder Ejecutivo, como lo dice la ley.

En ese decreto excluimos temporariamente al GLP de todo este procedimiento, porque el GLP tiene contrato vigente con los envasadores y con los distribuidores que funcionan con la lógica actual, y cambiar ahora esto sería una violación de contratos y generaría eventuales perjuicios para el Estado. Así que vamos a ir anunciando que al finalizar los contratos iremos hacia este mecanismo.

En cambio, en el caso de los distribuidores, los contratos no están vigentes, y lo que se hizo fue exhortar a Ancap para que los renegocie.

El Decreto N° 202 también determina revisiones mensuales de toda la cadena de precios, basadas en los informes preceptivos de Ursea y de Ancap. Acá la posición del Poder Ejecutivo es escuchar el PPI de Ursea, el informe de Ancap y tomar una decisión -que es más bien política- de cuál es el PEP. La posición política hoy es acompañar el PPI en los principales combustibles, no así en el GLP, no así en algunos otros combustibles menores, porque no nos parece relevante todavía meternos con ese problema de determinar el PPI de los combustibles de impacto menor, donde hay algunas situaciones de hecho productivas de Ancap que deben ser tomadas en cuenta, como su capacidad de producción, por ejemplo. Es el caso concreto -abro un paréntesis- de los dos gasoil: el gasoil 50- S, que consume 900.000 metros cúbicos y el gasoil 10- S, 9.000 metros cúbicos, o sea, el 1 %. Si se equipararan esos precios -que podría hacerse, porque el PPI de ambos es bastante parecido; estamos hablando del gasoil común y del de alta calidad- se podría dar una demanda hacia el consumo de alta calidad que Ancap no podría soportar por sus capacidades productivas. Así nos lo informan, y por eso decimos que estamos tomando en cuenta los dos informes: el de Ursea y el de Ancap para decir que "acá vamos por este lado", que es la decisión política del Poder Ejecutivo, y "en estos otros casos, vamos a tomar decisiones un poco más específicas", porque tampoco se trata de que Ancap se adecue a un cambio brusco del mercado, donde todo el mundo vaya para determinado lado y genere distorsiones productivas. Si se quiere, luego profundizamos en este tema.

Entonces, se fijó que a partir del 2021 vamos a aplicar el nuevo sistema en la fijación de precios de planta. El PEP y el PVP se determinan a partir del 1º de julio y el PPI, en base a la Ursea.

En cuanto a los exhortos, precisamente exhortamos a la Ursea a definir ese precio intermedio, PMIT, por ahora, manteniendo las mismas reglas de juego que ha tenido el

mercado hasta ahora, en términos de que hay un determinado margen que se ajusta con una lógica de IPC y que durante este año, como corresponde -porque la etapa 1 empieza el año que viene-, se mantengan las reglas de juego para ello, lo mismo para las bonificaciones de los estacioneros.

Entonces, en base a ese exhorto, la Ursea no está aplicando una regulación técnica de los costos y demás, sino manteniendo el statu quo en términos de márgenes de distribución y demás.

También exhortamos a Ancap -por algún lado está en la presentación PowerPoint, pero se los comento de memoria, porque me acuerdo- a denunciar y renegociar los contratos. Hay que decirlo, precisamente -quizás el doctor Irrázabal pueda corregirme, si me equivoco, porque es el abogado que está en esto- : hay contratos generales que fueron denunciados en su momento y hubo lugar a un arbitraje. El arbitraje entre los sellos y los distribuidores de Ancap determinó que los contratos no estaban vigentes, pero que había que seguir con las reglas de juego mientras tanto, y exhortaba a Ancap y a las distribuidoras a firmar nuevos contratos. El asunto es que esos contratos eran de distribución. Eran contratos en los que a nivel privado, entre dos partes, se determinaban todas las reglas de juego del mercado, que no es lo que queremos ahora. Entonces, con el preaviso adecuado, y dado que los contratos no están vigentes, se exhorta a Ancap a realizar contratos de suministro, no de distribución. Es decir, no determinan ahí las condiciones de lo que pasa aguas abajo en la cadena, sino la distribución, compra y venta de los combustibles para Ancap y los distribuidores que correspondan, en particular, los que están funcionando. En ese proceso se está, de negociar esos contratos; se les avisó -esto lo podrá informar mejor la gente de Ancap- que deberían entrar en este proceso y este se comenzó.

Entonces, esos exhortos pretenden poner a funcionar los mecanismos de la LUC, es decir, que regule la Ursea, que no estén regulados por contratos privados toda la cadena de distribución, pero con una transición razonable -con preaviso y con una gradualidad razonable- para que no haya tampoco perjuicio a particulares que puedan transformarse en juicios contra el Estado. Me refiero a que no haya cambios abruptos y la persona pueda decir: "hasta determinado momento estaba cubierto y de repente me cambiaron las reglas de juego y eso me perjudica". Lo que se pretende es: "Renegocien que saben que a fin de año va a haber otras reglas, pero hoy tienen que hacer un contrato definido". La Ursea, entonces, tiene que establecer ese precio intermedio, con esa lógica.

Para volver al tema de los precios -que creo que es el que importa más- , lo que corresponde ahora es contarles qué pasó, no en la parte formal, que es la que venía contando hasta ahora, sino la parte más real de lo que sucedió en los últimos dos meses, que creo que es el motivo del llamado, y que no da para mucha charla. Básicamente, lo que sucedió fue que la evolución del Brent -muy notoria desde fines del año pasado hasta ahora- y el congelamiento de precios en el que estábamos, nos llevó a tener que hacer un ajuste, que se hubiera realizado en este sistema o en cualquier otro sistema, porque de lo que se trata aquí es de que no podemos vender por debajo del costo sin sacrificar las arcas del Estado y sin apretar las arcas de Ancap.

Entonces, por un lado, estaba esa situación: petróleo caro -de US$ 40 a US$ 76, para darles algunos números- ; en el caso del primer ajuste, que fue a principios de junio, el precio era US$ 69, después pasó a US$ 75 y hoy está a US$ 76. En la región, todos los países cercanos habían hecho un ajuste importante de precios y en Estados Unidos uno mucho más importante. Ustedes saben que en Estados Unidos hay un

sistema mucho más flotante de los precios y acompañan muy rápido el precio del petróleo.

Lo que se decidió fue comenzar con el sistema nuevo, al mismo tiempo que hacer el primer ajuste a principios de junio. Ese ajuste fue del 12 % en junio; esto está en dólares con lo cual ahí, como hay una variación del dólar, hay algún número un poco distinto. En pesos fue del 12 %; después hubo un pequeño ajuste menor al 1 % a principios de julio.

Lo que queremos decir es que hay dos cosas distintas, que están funcionando al mismo tiempo: una es entrar a funcionar con el nuevo sistema de fijación de precios y, otra, es tener que asumir que el combustible tiene que ajustarse por el aumento de su principal insumo, que es el petróleo. El gobierno tuvo la precaución o tomó la decisión de demorar esto hasta junio, precisamente, porque no se quiso aumentar el precio en medio de la segunda ola de la pandemia y por los efectos productivos que podía tener en la producción agropecuaria. Por eso, se decidió hacerlo de esa manera.

En la gráfica se ve que el precio del gasoil a $ 40 duró hasta mayo; el PPI ya lo había superado a fines de enero. El PPI es el total de lo que está variando ahí. De haber entrado con este sistema, a principios de enero ya tendríamos que haber hecho el ajuste, pero se decidió aguantarlo hasta aquí.

Con la gasolina pasó algo similar; hubo un ajuste en enero; el PPI lo superó nuevamente y volvimos a este proceso que decidimos poner a consideración ahora.

Este es un resumen de lo que viene sucediendo con los combustibles. Espero haber sido más o menos claro al respecto, y estamos abiertos a preguntas y conversaciones.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muchas gracias, señor ministro. Ha sido muy clara su exposición.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- En primer lugar, quiero dar la bienvenida al ministro, al subsecretario Verri y a toda la delegación que los acompaña del Ministerio y de Ancap.

Creo que el ajuste era más que esperable y diría que hasta demorado fue; esto todos lo sabemos, y se valora también por sectores productivos del país la demora que tuvo el aumento del precio de los combustibles.

Los ajustes permanentes no son otra cosa que lo que votamos en la ley de urgente consideración, y es algo a lo que los uruguayos nos tendremos que acostumbrar. A diferencia de otros años, que cuando el petróleo bajaba y el combustible igual subía, yo tengo la esperanza de que esa situación no vuelva a repetirse.

Más allá de esto, desde nuestro partido, hemos hecho alguna propuesta en referencia a la primera suba que tuvimos, no la que vino después, por unos pocos centavos, que también se vio marcada por muchos medios como una suba, sin aclarar muy bien de qué se trataba.

Nosotros hicimos alguna propuesta que esperamos que el Ministerio la esté evaluando, sobre todo en una situación tan compleja como la que vive nuestro país; tenemos clarísimo que los aumentos de los precios de los combustibles no han sido con fines de recaudación tributaria. Entiendo que el precio del Imesi a las naftas se mantuvo; no pasa lo mismo con el gasoil, que aumenta de forma porcentual. Por lo tanto, sí aumentó la recaudación tributaria en el gasoil; creo que se podría evaluar ese tema No quiero perder la oportunidad -aprovechando que está tanto Ancap como el Ministerio de Industria, Energía y Minería- para preguntar por el aumento muy diferencial en porcentaje que tuvieron los combustibles aeronáuticos con respecto a otros combustibles,

ya que subieron más de un 20 %. Sabemos que los combustibles aeronáuticos están subsidiados, pero es uno de los rubros más golpeados en esta emergencia sanitaria. Tenemos una aviación general que está totalmente venida a menos. El principal movimiento que tiene la aviación general, en lo que es empresas de taxi aéreo y demás, es fronteras afuera del país, y eso - sumado a que de los once aeropuertos internacionales que teníamos, solo dos funcionan, que son Carrasco y Laguna del Sauce- aumentó tremendamente los costos operativos. Por ejemplo, un avión que está en Artigas tiene que venir a Montevideo para después salir a Paraguay - por supuesto, con permisos especiales, porque las fronteras aún se mantienen cerradas- , cosa que prácticamente duplica los costos de consumo de combustible. Entonces, nos preocupó realmente ese aumento porcentual muy diferencial que tuvo con respecto a los demás combustibles. Sabemos que los combustibles aeronáuticos están subsidiados y eso no es casual. Están subsidiados porque se entendió hace muchos años que era imposible que la aviación se mantuviera en el Uruguay si estos combustibles no se subsidiaban.

Tendría muchas cosas para aportar, que le haré llegar por escrito a las delegaciones, con respecto a alguna propuesta que se me ocurre, y espero que no se enojen los diputados de frontera, porque cuando tenemos las fronteras cerradas y algunas estaciones todavía tienen un precio diferencial, creo que también se podría ver de trasladar ese mecanismo a zonas turísticas, que también están muy afectadas.

Muchísimas gracias. Es un placer recibirlos y poder tener este intercambio entre ustedes.

SEÑOR REPRESENTANTE UMPIÉRREZ DIANO (Javier).- Agradezco al señor ministro y a las autoridades de Ancap por venir a la Comisión.

Para nosotros es muy importante poder tratar estos temas y otros que seguramente no dé el tiempo para avanzar, pero buscaremos la forma de obtener alguna respuesta.

Nosotros podremos compartir o no la presentación o la forma en que ahora se van a llevar adelante los aumentos de los combustibles, pero lo que nos dice la realidad es que el precio de las naftas subió y a pesar de que se insistió durante tanto tiempo con que teníamos los precios de los combustibles más caros de la región, porcentualmente, el aumento fue mayor que el de los salarios.

Se habló mucho de bajar el precio de los combustibles, y en enero de 2020, como mostraba la presentación, estaba $ 54,95 la nafta, y ahora, un año y tres meses después, a $ 65,47, es decir, un 19 % más cara. Resulta que ahora el planteo del gobierno ya no es el mismo del discurso de antes; ya no es que hay que bajar el precio de los combustibles, sino vender a paridad de importación.

Nos parece que esto es contradictorio, porque si ahora se vendiera a paridad de importación, los precios serían, incluso, un poco más altos, y hemos escuchado por los pasillos que estarían por aumentar nuevamente los combustibles.

Reitero: eran los más caros del mundo y hoy, en términos reales, cuestan más, porque con un salario mínimo se compra mucho menos.

Recién se habló del Imesi; subió en dos oportunidades y Ancap tuvo que absorber este costo, ocasionándole una pérdida de $ 2.800.000.000, que es aproximadamente US$ 65.000.000, solo por la diferencia en el valor del Imesi, y el Poder Ejecutivo decidió, en definitiva, que fuera la población la que siguiera pagando los altos precios de los combustibles, fundamentalmente en las naftas y el supergás.

Entonces, concretamente, quiero saber qué proyección hace el Ministerio respecto del precio de los combustibles a corto y mediano plazo, de acuerdo con lo que plantea la

LUC respecto del Precio de Paridad de Importación, y si se piensa tomar alguna medida para que las distintas variables relacionadas con el combustible no recaigan sobre el bolsillo de la ciudadanía y, principalmente, del sector productivo. También quisiera saber si se ve viable que se ajusten los costos del sector privado que intervienen en la cadena de producción y de comercialización; si es viable que el Ministerio de Economía y Finanzas revise su política de impuestos, fundamentalmente, el Imesi, que representa casi la mitad del precio que los consumidores pagamos.

También queremos preguntar qué préstamos ha solicitado en este período Ancap, a quién y cuál es su monto y tasa de interés; cómo impactan los cambios que se plantean en Ancap, sobre todo, desde el punto de vista económico. Después, visto un planteo que se hace también en la presentación y el alza de los *commodities* -cosa que ya sabemos sucedió en otra oportunidad-, nos preguntamos si no es posible gravar al sector beneficiado para aflojar un poco el cinturón a la población.

En principio, dejaría por aquí con estas preguntas.

Les agradecemos nuevamente la deferencia de haber venido a la Comisión.

SEÑOR REPRESENTANTE MELAZZI (Martín).- Quiero saludar y agradecer al señor ministro de Industria, Energía y Minería, al señor subsecretario, al presidente de Ancap, al vicepresidente, a los directores, vocales y asesores.

En primer lugar, quiero decir que para mí es un día de celebración. Es más: ustedes no estarían acá si el precio del petróleo Brent hubiese bajado. Podríamos haber demostrado, por primera vez, los motivos -algo que hace muchísimos años que los uruguayos venimos reclamando- por los cuales cuando bajó el precio del crudo en su momento de US$ 123 a US$ 40, en el Uruguay lo único que veíamos era el aumento de los combustibles.

Si hoy en vez de US$ 40 estuviéramos hablando de un precio de US$ 20, posiblemente, estaríamos diciendo que el precio de los combustibles se hubiese mantenido, porque obviamente ya veníamos arrastrando un déficit y, por qué no, se hubiese bajado. Pero por primera vez le vamos a poder decir a los uruguayos que cuando realmente veamos que baja el precio del crudo, por la forma que se calcula el PPI -obviamente es la Ursea la que lleva adelante este sistema-, vamos a ver bajar los combustibles, que en mis cuarenta y ocho años de edad no recuerdo que jamás haya bajado porque bajó el precio del crudo a nivel internacional.

Creo que más transparente que esto no puede haber absolutamente nada. Es lo que han reclamado los uruguayos de por vida. El Partido Colorado fue el que de alguna manera evitó que se desmonopolizaran los combustibles, llevando adelante los artículos 235, 236 y 237, poniendo a Ancap a competir contra un competidor virtual. Obviamente, sabemos que Ancap, aparte, tiene que arrastrar algunas variables que hacen que tenga sobrecostos. Eso no se puede no admitir y dejarlo pasar, porque en definitiva los sobrecostos tienen una finalidad social importante, que todos los uruguayos hemos venido avalando, pero eso no quita que haya que trabajar en la mayor productividad, por ejemplo, con los cañeros de Bella Unión para que mejoren su productividad. La mezcla del etanol es sumamente importante, sobre todo para el ambiente. Hay que seguir trabajándolo. Ahora, creo que no podemos confundir los tantos. El aumento del combustible que se generó, se debería haber generado a partir de enero, pero por decisión política, porque estábamos pasando una pandemia, se decidió hacer el aumento el 1º de julio de este año o en junio. Así que celebramos que el rol de Ancap llegue hasta las plantas de distribución y, de ahí en adelante, lo que es el precio intermedio y el precio de venta al público que, obviamente, está regulado por el Poder Ejecutivo, sea un tema

ajeno a Ancap. ¿Por qué? Porque todos los uruguayos le recargamos las tintas y el rencor a Ancap cuando vimos claramente que el precio de la gasolina en sus plantas ronda los $ 27, $ 28 y lo demás son impuestos, impuestos que son de larga data; no son nuevos. Exigir en este momento la baja del impuesto creo que todos los uruguayos lo podemos celebrar. Ahora bien, por la realidad que estamos atravesando económicamente, no creo que el Poder Ejecutivo, ni el gobierno en sí, estén pensando en hacer la baja de impuestos que no se hizo en muchísimos años para atrás.

Entonces, para mí hoy es un día de celebración. Es una lástima que el precio del crudo haya subido y que no podamos ver en una primera medida del Poder Ejecutivo que se bajen los combustibles, acorde a cómo se calcula ahora a través de los precios de paridad de importación. Quiero dejar bien claro eso. Pero también queremos dejar bien claro que cuando baje el precio del crudo, podamos decir: "Señores, acá estamos transparentando; fue lo que dijimos". Si baja, baja y si sube, sube.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Es un gusto recibir al señor ministro de Industria, Energía y Minería, al señor subsecretario, y a todo el Directorio de Ancap.

Aparentemente, parece que vivimos en dos países diferentes. No voy a entrar en debate con el diputado Melazzi, ni mucho menos, pero el petróleo, si mal no recuerdo, por el tema de la crisis, si tenías buques te lo regalaban si lo ibas a buscar. Esa es una realidad. El petróleo bajó; hubo precios históricos del precio del crudo y que no se hayan hecho ajustes a la baja en gobiernos anteriores, capaz que tiene que revisarlo; quizás está un poco desmemoriado. Pero no voy a entrar en eso porque quiero aprovechar la presentación bien detallada que trajo la delegación.

Evidentemente, nos surgen varias dudas. Tenemos varias temáticas, pero vamos a tocar dos solamente, y van a quedar algunas pendientes. Voy a hacer varias preguntas y vamos a ir detallando algunos análisis.

Lo primero que quisiera saber, aprovechando la presencia del Directorio, es cuál era la situación financiera de Ancap en abril de 2020, cuando asume este nuevo gobierno. Quisiera saber si era una empresa deficitaria, como se decía, o si realmente tenía superávit; y si lo tenía, de qué número estamos hablando.

Hoy por hoy, sabemos que Ancap está en una situación de endeudamiento. Sabemos lo que significa endeudarse por esa disponibilidad de caja que necesita para comprar el crudo mes a mes y tener esos volúmenes de recursos. Entonces, quisiera saber cuál es el endeudamiento real que tiene hoy Ancap y cuál es el proyectado; además, qué préstamos ha solicitado. También, me gustaría saber si existen estadísticas, documentos, en cuanto a que, como decía el señor diputado Umpiérrez, Uruguay es de los países donde el precio del hidrocarburo al consumidor final es de los más altos. Y ahí quiero hacer una diferencia. Evidentemente -esto también es una pregunta-, cuando se calcula el precio de paridad de importación se deja el tema tributario de lado; se calcula la eficiencia real de la elaboración, de la refinación. Es un punto interesante saber si somos competitivos cuando sacamos el tema tributario y de subsidios. Cuando sale de la refinería, ¿qué tal es esa eficiencia?

No vi en las gráficas la relación -fue una de las preguntas, y sería interesante tener los números de ustedes- de cuál ha sido la evolución de precios del combustible del 1º de marzo de 2020 a la fecha en relación al índice medio de salarios. No vi el cuadro, pero quizás se me pasó. Me gustaría tener el comparativo a nivel del poder adquisitivo de todos los uruguayos y uruguayas de cuánto se compraba en 2020 y cuánto se está comprando ahora.

Quiero profundizar en un aspecto -que ya refirió el diputado Javier Umpiérrez y también un diputado del oficialismo- relativo a que Ancap no iba a generar cargas tributarias. Ahora bien, pasó algo, que si bien no se traspasó al precio del consumo, se aumentó dos veces el Imesi no solo en lo que va de 2021, sino también en 2020. Eso significó $ 2.800.000.000 que se le restaron a Ancap, porque al no poderlos trasladar al precio consumo, evidentemente, perjudicó en lo que significan sus recursos.

El lunes recibimos a la ministra de Economía y Finanzas y a todo el equipo económico y la ministra nos decía que aumentó la recaudación, sobre todo, de DGI. Nos preguntamos cómo en un momento complicado como el que estamos, con una crisis sanitaria, económica y social se daba eso. Eso fue a parar a las arcas de la DGI, evidentemente, aumentando el tema tributario en perjuicio de los intereses de Ancap.

Acá está todo bien, pero tenemos que ver qué inversión ha hecho Ancap desde el año 2020 a la fecha, tanto en inversión a futuro como en mantenimiento.

El día lunes la ministra también planteó que estos dos meses y medio de haber "aguantado" -por decirlo así- el tema del precio, le significó a Ancap US$ 110.000.000. Nos llamó poderosamente la atención que eso fue volcado del fondo covid, siendo que dentro de esos US$ 110.000.000 -y esta sí es una pregunta-, hay US$ 60.000.000 que fueron a parar al sector agroexportador. En definitiva, también se está subsidiando al sector agroexportador, siendo uno de los sectores que sabemos que no ha dejado de crecer. Si en los gobiernos del Frente Amplio se decía que ese sector venía con viento de cola, creemos que en el día de hoy tiene ya casi un huracán de cola con lo que están valiendo los commodities y con los volúmenes de exportación que se están dando.

El tema es si se utilizaron -se lo preguntamos a la señora ministra y nos contestó- esos US$ 60.000.000 del fondo covid, porque, como decía el señor subsecretario en algún medio de prensa que escuchamos, terminó de salir el último camión de soja y ahí se aprovechó para hacer la suba. Se terminó todo el tema productivo de la cosecha y se aumentaron los combustibles.

Por otra parte, quiero plantear un tema que es más para futuro, referido a la investigación con el hidrógeno. Quisiera saber si se sigue adelante con ese desarrollo o no se sigue, porque es importante.

Quiero atar un tema relacionado al de los combustibles, que es lo que está pasando con ALUR. Sabemos que hoy por hoy se tiene planificado, o ya lo anunciaron, cerrar la planta de Belén. Se habló de un tema de eficiencia -y eso también se lo escuché decir al señor ministro- y de que hay que sacar toda esa ineficiencia que, supuestamente, son los agrocombustibles. Sabemos que en el resto del mundo no se los mide únicamente por el tema económico, sino que tiene otros componentes medioambientales y sociales. Entonces, si pudimos subsidiar en US$ 60.000.000 al sector agroexportador, ¿por qué no podemos subsidiar a la planta de Belén, lo que implica US$ 15.000 por mes? Más allá de que se diga que son cuarenta familias y que hay una propuesta de llevar a los trabajadores hasta Bella Unión ida y vuelta, nadie les garantiza el tema laboral. Todos sabemos lo que significa el traslado de esa gente hasta Bella Unión ida y vuelta.

Estamos en un momento de cosecha de la caña en el que existen muchas dificultades y situaciones complejas, pues están en pleno corte y se está haciendo en forma intermitente, precisamente, por la falta de inversión en el mantenimiento, que fue la pregunta anterior. Supuestamente, hay una caldera que no está funcionando, y eso significa unas 17.000 toneladas que están tiradas en el campo. Eso implica -ya entrando en un tema más técnico- que, por ejemplo, de 600 toneladas, durante veinte días, se pierden 100 toneladas por la pérdida de peso que va recibiendo la caña. Eso se le

descuenta a los productores. Entonces, en una situación de tanta incertidumbre desde el punto de vista laboral y de la proyección de los biocombustibles a nivel del país, se están generando estos inconvenientes. Evidentemente, son pérdidas muy sustanciosas y hay algunos emprendimientos ya tienen fecha de cierre y están perdiendo la cosecha tirada en el campo.

Pregunto si esa información es correcta -sería bueno tenerla de primera mano- : si esto se está dando y por qué.

Yo dejaría por ahí, pero calculo que alguna pregunta más va a surgir. Discúlpenme la extensión de mi planteo, pero era la oportunidad de hacerlo, teniendo a todo el equipo de Ancap y del Ministerio para evacuar de primera mano estas inquietudes.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Quiero dejar constancia en la versión taquigráfica que jamás dije, o si no que me lo demuestren, que los combustibles habían subido después de terminada la cosecha, después de que pasara el último camión. Nunca dije eso; y si lo dije, me gustaría que me lo hicieran saber, porque están faltando a la verdad, y quiero que conste en la versión taquigráfica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Me voy a permitir hacer dos preguntas a la delegación. En este mecanismo para establecer el precio de los combustibles, ¿los estacioneros tienen variación también en la ganancia? Voy a tratar de ser lo más concreto posible porque tienen mucho para contestar. En los niveles que pusieron de la variación del petróleo, los impuestos están porcentuales a eso, pero lo que es subsidiario, ¿también tiene variación de acuerdo a los aumentos de sueldos y de la canasta básica? ¿Hay alguna planificación, en esas etapas posteriores que mostraron en la gráfica, de variación de esos subsidios? ¿O hay alguna estrategia para disminuir esos subsidios?

SEÑOR REPRESENTANTE RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Saludamos formalmente y le damos la bienvenida al señor ministro y a las otras autoridades del Ministerio, al señor presidente de Ancap y demás autoridades del Directorio.

Voy a ser muy concreto porque creo que ya se ha dicho mucho y es conveniente ir al grano.

Quisiera saber cómo evalúan, tanto el Ministerio como Ancap, la resolución adoptada, precisamente, en cuanto a la resignación de recaudación durante el período enero- mayo de este año. Además, las razones que lo motivaron en cuanto a su proceder y, particularmente, la valoración que se hace una vez transcurrido ese período.

Lo segundo que quiero saber es respecto a una afirmación que ha manejado en cuanto a que los uruguayos nos tendremos que acostumbrar a que mes a mes los valores de los combustibles sean evaluados y, como consecuencia de esa evaluación, corresponda una corrección, esperemos en más veces a la baja, pero también dependerá de los factores correspondientes si es al alza.

Entonces, así como tendremos que acostumbrarnos a eso, tendremos que irnos desacostumbrando a que con la recaudación de Ancap se continúen solventando las ineficiencias del Estado: del Estado en general y de la Ancap, en particular.

Si se pudiese cuantificar a lo largo de los últimos años, sobre todo, de los últimos seis años, ¿a cuánto ascenderían esas ineficiencias? También quisiera conocer las acciones que desde la propia Ancap, en el último año -desde que asumió el nuevo Directorio- se adoptaron para combatir parcialmente esas ineficiencias.

Tercero: el gráfico que mostró el señor ministro fue muy claro. Sin embargo, más allá de que la información consta en el gráfico, me gustaría que fuera expresamente

manifestada para que figure en la versión taquigráfica. ¿Cuál es el aumento comparativo al que se hace referencia en el cuadro, donde se menciona la situación de la región -Argentina y Brasil-, Estados Unidos y Europa a lo largo del último año? Si bien es verdad que en Uruguay ha aumentado el precio de los combustibles, también es cierto -surge del gráfico que nos mostró el señor ministro- que los aumentos han sido muy por debajo de lo que han tenido, por lo menos, los países o los bloques que se han comparado.

Por último, voy a hacer una pregunta bien concreta. Recién el diputado Tinaglini se me adelantaba parcialmente a la pregunta. ¿En qué se diferencia el proceso que ha iniciado Ancap en Belén de los ocurridos en los años 2012 y 2016 en Constitución y en Baltasar Brum? Quisiera saber si hay alguna diferencia en cuanto a las razones, al procedimiento y a las consecuencias. Consulto si en 2012 y 2016 la Ancap -obviamente, ninguno de los aquí presente integraba el Directorio, pero como existe memoria institucional, esa información la deben tener las actuales autoridades- le ofreció a los trabajadores algunas soluciones, si se les cumplió o no, si se les mintió o se le prometieron cosas que después no se cumplieron. También quisiera saber si las soluciones que fueron planteadas en el caso de Belén se asemejan a las propuestas otrora y cuál ha sido la respuesta de los trabajadores en este caso.

Muchas gracias, presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Voy a ser muy breve.

En primer lugar, me sumo a las consultas que hizo el diputado Rodríguez. La semana pasada tuvimos una interesante exposición por parte de Fancap, que vino acompañada de una delegación de cañeros.

En los últimos días, se manejó que la Ursea iba a solicitar una asesoría externa por hasta US$ 125.000 para el estudio específico de la distribución de combustible. Esto me llamó un poco la atención. Realmente, esperaba que existiera un equipo técnico armado para hacer evaluaciones, propio del ente. Si no es así, simplemente, hago la consulta en ese sentido.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Me quedaron algunas preguntas en el tintero.

Agregaría a lo que dijo el diputado Rodríguez, la cantidad de funcionarios que significaba cada uno de los emprendimientos en aquel momento.

Otro tema que me interesa -aquí sí más que nada son trascendidos de prensa, por lo que estaría bueno conocer la información de primera mano- es el del subsidio del gas. ¿Qué se tiene pensado al respecto, sobre todo, con la garrafa de 13 kilos, que es la que impacta directamente? Lo pregunto para tener esa información de primera mano y no estar informándonos a través de la prensa.

Según la lógica con que se está analizando esto, que es el precio de paridad de importación, sería interesante conocer -porque sabemos que ese cálculo tiene varios componentes- cómo lo calcula la Ursea, porque sabemos que hay diferencias con cómo lo calcula Ancap. Sabemos que hay todo un mecanismo y que no dan lo mismo. Queremos tener las dos versiones para saber cuál es la que estamos aplicando.

Voy a hacer otra pregunta, sobre todo, para que la gente entienda

Luego de escuchar la exposición del ministro, uno hace deducciones. Con la liberación del precio, cuando Ancap va a liberar el precio en planta, ¿tiene planificado cerrar plantas de distribución? Esta es una pregunta bien concreta.

Por último, ¿puede llegar a pasar que el precio sea diferente en Montevideo, Bella Unión o Rocha? ¿Va a haber variación de precio dependiendo de la distancia por el componente del flete?

SEÑOR REPRESENTANTE CAGGIANI (Daniel).- En primer lugar, pido disculpas porque llegué tarde. Me sumo a la bienvenida a la delegación: tanto al ministro, al subsecretario y a los asesores del Ministerio como a las autoridades de Ancap, es decir, al presidente y a los integrantes del Directorio. Me hubiera gustado que estuvieran todos los integrantes del directorio, pero, lamentablemente, tuvimos el deceso del director del Frente Amplio, Walter Sosa. Sin duda, esta fue una pérdida importante para el Directorio, pero también para la fuerza política. Ahora, están dando la venia correspondiente para que se pueda nombrar al nuevo integrante.

Este es un asunto que corta grueso en términos de proyecto país y de concepción sobre el aporte de las empresas públicas al desarrollo productivo, aspectos que no van a poder ser debatidos aquí porque, si no, no nos iríamos nunca de la reunión. Además, algunos de ellos ya fueron debatidos cuando algunos de nuestros invitados eran diputados. Seguramente, en algún momento volverán a tratarse en esta Casa.

Voy a hacer algunas preguntas muy específicas aprovechando que también está presente el presidente de Ancap.

En primer lugar, me voy a referir a la diferencia que existe con respecto a la fijación de precio de paridad de importación y el diferendo que ha tenido Ancap con la Ursea. Inclusive, creo que esto ha merecido un acto administrativo; no sé qué curso ha tenido ni si ha habido algún tipo de resolución. Quisiera saber qué diferencias desde el punto de vista económico esto tiene para Ancap, por lo menos en un año, y si fue resuelto desde el punto de vista jurídico.

A mí me gustaría saber, más allá de la discusión sobre la votación de los artículos de Ley de Urgente Consideración, cómo fue el proceso y cómo va a terminar. Todavía no lo sabemos. Es más: ahora se agregó la presentación de las firmas. Eso va a llevar todo un proceso de validación. Seguramente, hasta que no se termine de resolver, vamos a continuar con el marco jurídico vigente. Pero eso genera, por lo menos, cierta incertidumbre sobre todo el proceso que se venía desarrollando.

También quería plantear algo que a nosotros nos interesa saber, sobre lo que ya han hablado los diputados Umpiérrez y Tinaglini. Hemos recibido, como toda la ciudadanía, ya el tercer aumento en lo que va de esta Administración. Estamos hablando de un 19 % en términos de lo que significa el precio de los combustibles, o un 11 % o 9 % según se mida en términos reales, en pesos o en dólares, como bien decía el ministro. Esta es, sin duda, una complejidad que se suma a la situación de deterioro económico que está viviendo el Uruguay a partir de la crisis sanitaria y, también, de las decisiones de política económica que se han tomado. Todos sabemos que el precio de los combustibles, tanto del gasoil como de la nafta, tiene un desencadenante en toda la cadena logística y, en general, después eso se trasmite a los aspectos que tienen que ver con la inflación -como el costo de los alimentos-, que son muy importantes. Por eso, Ancap tiene valor no solo en términos de producción de refinado de combustible, sino también en la regulación de varios aspectos fundamentales para nuestro país. Por tanto, tiene una consideración desde el punto de vista soberano y, también, de su papel en la producción nacional y en el trabajo nacional, elemento que es muy complejo. Sin duda, Uruguay todo está viviendo con mucha preocupación esta situación. Desde la pandemia hasta acá perdimos sesenta mil puestos de trabajo. Ya veníamos con un arrastre de pérdida de empleo en los últimos años también importante. Ancap y el grupo económico Ancap -con ALUR, el desarrollo de los biocombustibles, del bioetanol- han jugado un

papel muy importante, sobre todo, en el interior del país. Pienso en algunas localidades, como la que recién mencionaban: Belén. Por eso, es importante cualquier decisión de política que tenga que ver con mejorar los números del grupo económico. A veces, ese resultado en términos concretos en un territorio es bastante complejo. Sin duda, esto da para mucho más. Los diputados Tinaglini y Umpiérrez consultaron sobre cuáles son las decisiones que se avecinan con respecto a eso y qué tipo de resultados puede tener en términos de reducción de los puestos de trabajo. Algunos le dicen a esto ineficiencias; yo le digo aportes al factor desarrollo productivo del Uruguay. Creo que el trabajo nacional, la posibilidad de desarrollo de las personas no es ineficiencia; al contrario: es una inversión que nos permite tener posibilidades de mejor desarrollo de todos nuestros ciudadanos. Sin duda, Ancap, como el Uruguay, tiene un aporte importante en este sentido. A nosotros también nos preocupa qué va a suceder en todo el grupo económico y cómo se está desarrollando. Pero hay otro asunto, que es el que más me preocupa ahora. El ministro medio que lo dejó discurrir, pero me parece que también es importante que el Parlamento esté informado al respecto. Quisiera saber cuál va a ser el planteamiento de Ancap y, sobre todo, del Ministerio de Industria con respecto a la próxima consideración de la suba de los combustibles o no. Aparentemente, por toda la información que nos han dado y la que conocemos, el precio del combustible debería subir de nuevo, por cuarta vez en el año. Esto, a su vez, genera preocupación porque estamos en medio del invierno, y esa medida implicaría al supergás. Entonces, queremos saber cuáles van a ser los aspectos que se están manejando en términos de porcentaje. Más allá de que, después, esto va a tener una resolución con otros ministerios, ¿cuál es la posición del Ministerio y de Ancap en este sentido?

Son estas las tres preguntas específicas que quería adicionar a las que han hecho los compañeros de la Comisión, porque me parecen muy importantes.

SEÑOR REPRESENTANTE MIER (Sergio).- Una de las preguntas que hizo el compañero Gabriel -le pido que me corrija si entendí mal- fue cuál era la disponiblidad de caja que dejó la anterior Administración. A la consulta sobre qué disponibilidad había a comienzo de 2020 sumaría cómo terminó al final de 2020 la disponibilidad de caja, porque tengo entendido que hubo un decremento. Si fuera así, o sea, si a comienzos de 2020 teníamos determinada disponibilidad y al final de 2020 tuvimos un decremento, me gustaría saber la cantidad y a qué se debió esa disminución de la disponibilidad de caja.

Seguramente -es lo que me gustaría que me informaran-, esto se deba al incremento del costo financiero que tuvo Ancap a raíz de la suba del dólar, que fue promovida por el actual gobierno. Desde nuestro punto de vista, la suba del dólar favorece únicamente a los sectores agroexportadores. Entonces, en concreto, quisiera saber cuánto teníamos a principios de 2020, cuánto quedó a finales de 2020 y, si hubo un decremento, si se debe a la suba del dólar o a que la empresa Ancap debió subir del Imesi. ¿Cuál fue el impacto en ese sentido? Esto con respecto a 2020.

En el año 2021, hubo un incremento del Imesi del 6,89 % para la *premium* 97, del 6,92 % para la súper 95 y de 6,85 % para el queroseno. Esto provoca una pérdida financiera para Ancap. Quisiera saber si hay un cálculo estimativo de cuánto va a ser esa pérdida financiera a raíz de este incremento.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Yo voy a contestar algunas preguntas y el presidente de Ancap, otras.

En primer lugar, quiero hacer algunas precisiones por las dudas de que algunos aspectos no estén claros.

Cuando se habla del PPI, en realidad, se hace referencia a dos cosas: al precio en planta de Ancap y al precio final al público. Entre ambos conceptos lo que se hace es suponer que hubiera un importador que trae el combustible con los costos correspondientes para internalizarlo en el país y mezclarlo con los biocombustibles que corresponda, cumpliendo con la ley. A esto hay que agregar los demás costos que tienen que ver con impuestos y distribución para llegar al precio de venta al público, que es el que comparamos con el precio que determina el Poder Ejecutivo de venta al público. Eso nos da el resultado que estamos viendo: lo que está en azul es el precio de planta sin tasas ni impuestos y en amarillo, el precio de venta al público, que es determinado por el Poder Ejecutivo.

Hago esta aclaración por las dudas, porque a veces hay dos PPI mezclados.

En cuanto a si Ancap es competitiva o no respecto al PPI, en esta imagen vemos lo que pasó. Durante muchos años Ancap nos cobró bastante más que el PPI. Hay que entender lo siguiente. Uno se pregunta cuál es el precio al público. No es el precio que Ancap debería cobrar de acuerdo a sus costos, sino el precio que el Poder Ejecutivo determina; es decir que son cosas distintas. El hecho de que el Poder Ejecutivo haya determinado durante el año pasado, por ejemplo, que no subiera el precio, no quiere decir que Ancap sea competitiva porque está por debajo del PPI. Lo único que quiere decir -creo que es lo que los diputados preopinantes manifestaron- es: cuidado, que esto puede deteriorar las finanzas de Ancap. ¿Por qué? Porque si el PPI pasa por encima del precio que tiene determinado, puede suceder que Ancap sea muy eficiente o que, en realidad, no pueda cubrir sus costos.

Entonces, hay que tener cuidado con interpretar que, como el precio pasó por debajo, éramos más competitivos. No, no lo éramos y no lo fuimos durante estos años, en los que gobernaban los que ahora son oposición.

Por tanto, reitero que hay que tener cuidado con esto: no hay que confundir precio con costo, porque son cosas distintas. Digo esto como un comentario general.

SEÑOR REPRESENTANTE RODRÍGUEZ (Juan Martín).- ¿Me permite?

Le agradecería que cuando haga referencias temporales diga los años porque, si no, en la versión taquigráfica va a quedar la expresión "estos años" y no sabremos cuáles son. Acá sí lo sabemos porque vemos la presentación.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Con mucho gusto lo haré, aunque aclaro que esta presentación la vamos a dejar. Concretamente, acá estamos haciendo referencia al período que va desde 2018 hasta agosto.

En la siguiente imagen -creo vale la pena; la mostró el presidente de Ancap-, vemos la diferencia de recaudación que tuvo Ancap respecto al PPI en todos estos años. O sea que tenemos un montón de años en los cuales la diferencia entre lo que debería haber cobrado y lo que cobró le generó a Ancap ingresos adicionales. Si hubiéramos seguido el PPI estaríamos en otra situación.

Aquí están las fechas a que hacía referencia el diputado Rodríguez: 2012, 2013, 2014. De 2015 en adelante, es mucho más alta la diferencia. Después, se empieza a atenuar. ¿Por qué? Porque empieza a subir de nuevo el precio del petróleo.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- ¿Me permite?

Para el PPI que está comparando los años anteriores, ¿se utiliza la misma forma de cálculo que la del PPI que están usando ahora ustedes?

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- No. Si hubiéramos tomado…

(Diálogos)

——El Poder Legislativo encomendó, a través de la Ley de Urgente Consideración, que se revisara el cálculo del PPI. Las diferencias son menores. Hay un diferendo, que ustedes mencionaron, respecto a cómo es la metodología nueva y lo que Ancap entiende que es la metodología. En realidad, tenemos que hablar de tres PPI: el que había, el que está vigente y el que Ancap reclamaría, digamos. Después, el presidente de Ancap puede aclarar este punto.

Básicamente, lo que intentamos hacer con el PPI nuevo es tomar con cierto realismo algunos aspectos que hay que incorporar por ley, por ejemplo, la mezcla de combustibles nacionales. ¿Por qué? Porque este gobierno cree que hay que mantener la exigencia legal al respecto y, mientras no cambie, ese PPI lo tiene que reflejar. Puede haber algunos reajustes en la rendición de cuentas, que podremos discutir en otra oportunidad en esta misma Comisión, si a ustedes les interesa el tema; sospecho que les va a interesar un poco.

(Hilaridad)

——Con respecto a la mezcla con etanol, el gobierno la piensa mantener, a niveles mayores de los que establece la ley actual, porque nos parece importante continuar el desarrollo en la zona del norte del país; precisamente, esta era una de las preguntas que hicieron ustedes. Entonces, así se está trabajando. Esto no quiere decir que no haya preocupación sobre hacerlo de una manera más eficiente, sin perder puestos de trabajo. En ese sentido, está trabajando la gente de Ancap y de ALUR, que les puede dar más explicaciones. La interrogante sobre las finanzas de Ancap es mejor que la respondan las autoridades del organismo. Sí vamos a tratar de contestar cómo va a ser el proceso. El proceso va a ser de revisión mensual de los valores. Creo que, con el petróleo, nadie puede pretender que se absorba la diferencia de costos. Precisamente, el PPI lo que marca es una medición objetiva y transparente de cómo es que evolucionaría el combustible si siguiéramos en el mercado internacional, para arriba o para abajo. Si el petróleo sigue subiendo, puede haber algún ajuste hacia arriba. Si empieza a bajar, va a haber ajustes hacia abajo y todos sabemos lo que va a pasar. Por otra parte, nos piden proyecciones. Hacer proyecciones de precios de *commodities* es algo realmente bien difícil; lo sabemos todos. También sabemos todos que desde el primer semestre ha tenido una suba muy importante y que el aumento puede seguir algunos meses más. Sin embargo, esperamos que haya algunas bajas en el semestre. A veces, esto tiene que ver con decisiones geopolíticas, como un eventual acuerdo de Irán con el gobierno de Biden o no. Este hecho puede cambiar las estructuras de precios internacionales, así como tantos otros; solo puse un ejemplo. Por tanto, esto es impredecible y no se puede decir qué va a pasar. Lo que hay que hacer es pensar. Tenemos un sistema transparente que ajusta de acuerdo a lo que suceda.

SEÑOR CHARAMELO (Richard).- Quiero aclarar la gráfica que marca lo que supuestamente la sociedad pagó de más. Se decía que hay formas de cálculo diferentes. En realidad, no importa si ahora se toma un PPI o lo de antes. Estamos hablando de cuál sería el costo para Ancap en cualquier situación. Como dijo el ministro, puede haber una pequeña variación si se computa tal o cual aspecto, pero estamos hablando de centavos. Entonces, no importa el PPI. Esa diferencia es lo que Ancap recaudó de más y que en este momento no está recaudando. No importa si se toma el PPI o lo de antes; es lo mismo. Es decir: es lo que le sale a Ancap, tomando las cifras anteriores, llegar a los números del PPI actual.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- ¿Es la misma para hacer comparativos?

(Diálogos)

——Perfecto.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Voy a hacer algunos comentarios sobre el Imesi, el IVA y demás, temas que fueron mencionados por distintos diputados.

El gasoil no lleva Imesi, como todos sabemos. El gasoil lleva IVA. El IVA es proporcional al precio. Ergo: un aumento del precio del gasoil implica un aumento del impuesto. También es cierto que el sector productivo, en un noventa y pico por ciento, descuenta el IVA. En consecuencia, no vemos ahí un impacto importante.

El Imesi tuvo un aumento en abril de 2020, sin subir el precio del combustible. Esto, efectivamente, generó una disminución de ingresos para Ancap. En enero de 2021, el aumento del Imesi fue menor que el aumento de la nafta, con lo cual no generó un impacto para Ancap. El Imesi se ajusta anualmente, de acuerdo al IPC. No está en condiciones este Ministerio de opinar sobre esa parte, que depende más de la política fiscal. Creo que es bastante evidente para todos que una cosa es no subir impuestos, que es lo que hemos hecho y, otra, reducir el Imesi. Aparentemente, con la situación fiscal que tenemos eso sería muy difícil.

Sobre la relación con el índice medio de salarios y con los ingresos de las familias, lo único que quiero dejar claro es que en la canasta familiar de Uruguay el combustible es el 3,3 %. O sea que si bien es importante y a todos nos duele, no hay que magnificar el impacto que puede llegar a tener.

Es claro que todos queremos que los combustibles tengan los precios más bajos posibles. Lo que este gobierno quiere y puede hacer, no es bajar el precio del petróleo, sino impactar en los costos nacionales de los combustibles. Los costos nacionales de los combustibles los queremos manejar de acuerdo a dos etapas: desde la puerta de la planta de distribución hacia adentro -este es un tema de Ancap- y desde la planta de distribución hacia afuera, donde aparecen sectores privados y aspectos impositivos.

De la planta de Ancap hacia adentro, el mecanismo es la competencia virtual, o sea, el PPI y Ancap poniéndose a rueda con el PPI. Es decir: Ancap es capaz de competir con un importador. Esa es la política en este sentido; fue la que salió de la Ley de Urgente Consideración. Después, Ancap tendrá que manejar su empresa con esa lógica, como lo hacen muchas empresas que tienen que ver con cómo compiten en el mercado internacional. En este caso, hay que tener en cuenta la eventual protección logística, que puede ser que las fuentes de producto importado están lejos y hay que traerlos, en un contexto donde los fletes pueden variar. También puede surgir alguna discusión -abro paréntesis para contestar otra pregunta que se formuló- respecto a cuántos inventarios se reconoce que debe tener Ancap en Uruguay y qué costo tiene eso o qué margen podría tener un importador. Al respecto, hubo discrepancias entre la Ursea y Ancap. Se trata de discrepancias naturales en una discusión de negocios. En definitiva, esto es una discusión de negocios: "Yo quiero tener seguridad mayor."; "No es tan necesario."; "Si es mayor, me tenés que reconocer un costo y si es un poco menor, me tenés que reconocer lo otro". Eso se conversó. La Ursea tenía una posición. Ancap tenía otra. Hay una posición intermedia, que es a la que se llegó. Ahora bien: el margen del importador es una discusión más económica. La Ursea entendió que, en realidad, cada uno de los participantes del proceso de compra de combustible en un lugar hasta traerlo hasta acá, tenía sus márgenes incluidos. Ancap entiende que debe haber un margen adicional en Uruguay. En esa discusión, la Ursea se mantuvo en su posición y el Ministerio la respaldó. Pero estas son discusiones más de detalle, que no impactan mucho en el

asunto. Por supuesto que esto se puede revisar más adelante, pero queremos arrancar con un proceso que nos pareció razonable y suficientemente laudado. Lo relativo al precio de los combustibles aeronáuticos me gustaría que lo contestara Ancap. Sí quiero decir que lo que el gobierno hace es determinar el precio máximo de venta al público. No subió el 20 %. Otra cosa es la política comercial que puede haber habido. De hecho, se subió el mismo porcentaje que se aumentaron las demás cosas.

(Interrupciones)

——Eso es así, señor diputado Cal.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Ministro: yo entiendo lo que usted dice, pero la realidad es que hoy, al consumidor, subió más de un 20 % el precio de los combustibles aeronáuticos.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Ese es un problema de negocios que tiene el señor que está acá, con usted, y lo discutirán en su momento.

(Hilaridad)

——Por otra parte, hay preguntas relativas al resto de la cadena de combustibles. En este año, eso no se va a modificar. Me preguntaban por el margen de los estacioneros y por el margen de los distribuidores. Este año eso no se va a tocar. Fue explicado por qué: porque hay contratos y razonabilidades de transición. En la primera etapa, que comienza el año que viene, la Ursea empezará a regular esas instancias. Se intenta regular de acuerdo a costos razonables, y puede haber modificaciones al respecto. También queremos hacer esto de manera razonable y adecuada, para asegurar el sostenimiento de la cadena de distribución en todo el país y a precios competitivos.

En cuanto a lo que va a suceder en el futuro, no estamos en condiciones de avanzar demasiado en términos de lo que pasará en etapas posteriores. Sí quiero aclarar que no se va a liberar el precio de Ancap en la planta de la refinería. Lo que se va a hacer es fijar -es lo que estamos haciendo- el precio según un decreto del Poder Ejecutivo.

Lo que va a pasar más adelante es que empiece a regular la Ursea, con un precio intermedio, para que el distribuidor se separe del estacionero con claridad. Eso es lo que está pasando ahora, pero podría suceder que haya mecanismos diferentes de cálculo, en lo posible, para incentivar mayores eficiencias, cuidando siempre la supervivencia de las empresas vinculadas a este sector y los empleos que generan.

Está claro que todos esos costos son nacionales y se ajustan de una forma distinta que el petróleo. Probablemente, siga sucediendo lo que pasa hoy: se ajustan de acuerdo al IPC, al IMS y demás y no según la variación del petróleo. Por eso, a veces uno encuentra que sube el petróleo un volumen y estos otros aspectos, que son más fijos, hacen que se termine con un precio de venta al público distinto. La idea de las plantas de distribución de Ancap es que el precio sea el mismo en todas ellas para facilitar la llegada al resto del país y que el precio máximo de venta al público sea el mismo en todo el Uruguay. Me refiero al precio de venta máximo que determina el Poder Ejecutivo, que muchas veces termina siendo el precio de venta al público, más allá de que en las zonas de frontera haya condiciones especiales y de que para los grandes consumidores de gasoil, sobre todo, del sector transporte, suele haber acuerdos particulares entre las empresas que compran y los estacioneros o los distribuidores, porque por el volumen les hacen descuento. En esos casos, no se cobra el precio que determina el Poder Ejecutivo, sino un precio menor. Están habilitados a hacerlo porque el precio que fija el gobierno es el precio máximo de venta al público; así lo establece la ley. Hasta aquí mi respuesta a

los temas generales. Cedo el uso de la palabra al presidente de Ancap. Después, si quedan más consultas, seguimos conversando.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Voy a tratar de responder todas las consultas. Les pido disculpas de antemano si me queda algo sin contestar. Pienso que no va a haber problema porque pueden repreguntar.

Empezaré respondiendo las preguntas que son más fáciles de responder y más concretas.

En primer lugar, vemos los precios de venta de los combustibles de aviación en Ancap. Los combustibles para uso en las aeronaves no tienen monopolio. Si alguien quisiera conseguir un precio de importación diferente, lo podría hacer. El problema es que lo impide la política de precios de Ancap, que está asumida desde hace bastante tiempo, que se ha ajustado y establece una variación semanal del precio de venta a las aeronaves. Ese precio de venta es el *pricing*, o sea la forma de determinación de un precio internacional, más US$ 0,35 por galón. Esto se ajusta todas las semanas. Refleja exactamente el comportamiento semanal del mercado internacional del combustible de aviación. Los US$ 0,35 por galón que se agregan al precio internacional tienen que ver con la localización de Uruguay, es decir, con cómo se coloca ese combustible en nuestro país. Si uno ve la gráfica del precio del combustible de aviación en el Aeropuerto de Carrasco y la compara con la de Aeroparque, Ezeiza, Guarulhos o Asunción del Paraguay, nota clara e inequívocamente que las curvas son paralelas. ¿Qué quiere decir que son paralelas? Que hay algunos que son más caros; nosotros somos más caros que otros. Reitero: ¿qué quiere decir que son paralelas? Que en ese aeropuerto se toma exactamente el valor internacional puesto en el aeropuerto. Es decir: hay un tema de flete en el medio. El precio que tiene el Aeropuerto de Carrasco en la puerta de la refinería es el mismo -con variaciones mensuales; podrán imaginar que puede haber alguna diferencia- que hay en Aeroparque, Ezeiza y Porto Alegre; es el mismo precio. ¿Qué sucede en el Aeropuerto de Carrasco? Que el volumen de actividad es ínfimo. La cantidad de aeronaves que bajan en el aeropuerto en vuelos internacionales de gran escala es muy menor. Por eso, nos pareció adecuada la disposición que se estableció en la ley de presupuesto de liberar a la importación los combustibles de aviación. Eso puede habilitara que las compañías de servicios regulares tengan acuerdo extrapaís, acuerdos regionales y tengan abastecimiento.

Los precios de Ancap son competitivos en la región, son precios de paridad de importación y se ajustan todas las semanas.

SEÑOR REPRESENTANTE CAL (Sebastián).- Usted está hablando de uno de los combustibles aeronáuticos que manejamos. En Uruguay manejamos dos tipos de combustibles aeronáuticos. Además, usted está nombrando los precios que se manejan en dos aeropuertos de los once aeropuertos internacionales que tiene nuestro país.

Hasta hace pocos días, el litro de 100/130 valía $40. Hoy, vale $50. La aviación general está tan perjudicada como la aviación comercial internacional, o más, porque desde antes de la pandemia venía arrastrando una crisis importante por distintos motivos, que no hacen a esta reunión y que esperamos poder mejorar en los próximos años.

Yo fui totalmente afín a la libre importación de combustible aeronáutico. Es una de las medidas que debíamos tomar para empezar a volvernos competitivos. No es la única. Faltan algunas por tomar y otras, ya están encaminadas. Vuelvo a remarcar que me preocupa el aumento de precio que tuvieron los combustibles aeronáuticos, sobre todo, el que más afecta a la aviación general, a las escuelas de vuelo, a los pequeños taxis

aéreos y a los aviones de aeroaplicación, que es el 100/130, que aumentó de $40 a $50 el litro.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Hay variaciones dentro de lo que marcan los precios máximos del Poder Ejecutivo. Si tuviéramos que hacer alguna revisión de la política comercial, se hará.

Con respecto a los precios, voy a hacer referencia a algo que dijo el ministro. No lo quiero corregir, pero tengo que hacer una precisión sobre los precios de venta al público en las estaciones de servicio.

Lo que es lo mismo en todo el país es el precio en el surtidor. Pero, seamos sinceros: no todas las estaciones de servicio venden al mismo precio. Yo les pido a todos que reflejemos la situación de cuando uno va a una estación de servicio, es habitual cliente y conoce al estacionero. Si el estacionero le invita con un café, le está haciendo un descuento; si le fía, le está haciendo un descuento; si le fija un precio especial por un montón de volumen, le está haciendo un descuento. Así que lo que rige es un precio máximo y cada estacionero puede hacer un descuento y, de hecho, se hace. Es muy común en el agro que haya -por los volúmenes que se manejan- precios distintos.

Quiero hacer una precisión respecto de los precios de venta al público.

(Diálogos)

——Voy a tratar de ir a los temas concretos para luego ir a los temas más generales y que pueden abarcar más preguntas.

Quiero referirme a los préstamos. El año pasado, Ancap bajó préstamos por US$ 75.000.000 y, en lo que va de 2021, canceló préstamos por US$ 100.000.000 y renovó un crédito con el Banco de la República por US$ 50.000.000. Por lo tanto, en lo que va de 2021, Ancap canceló US$ 50.000.000 de préstamos

Tenemos autorización del Poder Ejecutivo para volver a endeudarnos en US$ 40.000.000, cosa que hasta el momento no hemos hecho, porque nuestra gestión apunta a postergar lo máximo posible el endeudamiento. Hemos pedido autorización para un endeudamiento adicional por US$ 100.000.000. Tenemos un margen autorizado de US$ 40.000.000 y tenemos pendientes US$ 100.000.000 más. Esos US$ 140.000.000 es lo que pensamos que necesitamos de aquí a fin de año para cubrir las necesidades de caja, pero ya cancelamos US$ 50.000.000. O sea que el neto nos está quedando en US$ 90.000.000. El año pasado cancelamos US$ 75.000.000. Por lo tanto, si llegáramos a tomar los US$ 140.000.000, estaríamos en US$ 25.000.000 de endeudamiento más al momento de recibir a Ancap. Ahora, me voy a referir a una cosa que es importante y que tiene que ver con la gráfica de barritas coloradas que mostraba el señor ministro hace un rato. Se vincula con algo que a mí me preocupó muchísimo cuando recibimos a Ancap. En 2020, Ancap tenía un patrimonio contable equivalente al de 2002, 2003 o 2004, con lo que significaron esos años para el país. Pero los activos se financiaban con el doble de pasivos. Ancap tiene el doble de pasivos de los que tenía a principios de la década de 2000, pero el mismo patrimonio. Vuelvo a la gráfica que mostraba el señor ministro -está la misma gráfica, pero en un informe diferente-, y me interesa la letra que está a la derecha porque hace alusión a lo que decía el señor diputado con respecto a las diferencias de metodología. Es cierto que en 2018 la Ursea cambió la metodología y la vuelve a cambiar en 2020. Para ser objetivos, los servicios técnicos de Ancap prepararon esta gráfica, que yo tomé. Esta diapositiva muestra la paridad de importación imperante. Si yo sumo las barras coloradas desde 2014 hasta 2019, me dan más de US$ 850.000.000. En diciembre de 2015 se produjo una capitalización de Ancap de US$ 600.000.000. La conclusión -es lo que está en el último párrafo del informe que estoy

presentando- es que entre la capitalización de US$ 600.000.000 y el sobreprecio que cobró Ancap, especialmente entre 2016 y 2019, la sociedad aportó a la empresa alrededor de US$ 1.000.000.000; es decir, US$ 600.000.000 más US$ 400.000.000. Los números son esos, pero interpretando lo que dice el señor diputado -quien tiene razón-, nosotros estimamos que en vez de US$ 850.000.000 de sobreprecio hubo alrededor de US$ 400.000.000 lo que, sumado a los US$ 600.000.000 de capitalización, da un esfuerzo de la sociedad para que al final de eso Ancap tenga el mismo patrimonio que tenía en 2002 y el doble de pasivos. Esa es la Ancap que recibimos. Con respecto a la caja de Ancap, debo decir que tiene que ver con los ingresos y con los egresos. Esta es la evolución desde enero de 2018 hasta mayo de 2021 -no tuve tiempo de agregar junio-, y ese es el saldo de caja de cada mes. Eso es lo que quedaba en la billetera de Ancap al cierre de cada mes.

SEÑOR REPRESENTANTE UMPIÉRREZ DIANO (Javier).- ¿Tenés el cierre del balance a 2020?

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Estoy tratando de ordenarme mentalmente en las preguntas que fui recibiendo para ver si puedo hacer un relato. El número que hay en la caja, por sí solo, no dice nada. En realidad, lo que tengo en la billetera tiene que servir para pagar los gastos en el futuro, los gastos que tengo comprometido a hacer.

La situación que nosotros vemos desde marzo de 2020 en adelante, claramente, se ve impactada porque en marzo y abril la demanda de combustibles, el volumen que se vendió, cayó estrepitosamente. Los ingresos de Ancap cayeron estrepitosamente. Olviden si habría que haber ajustado en enero o no los combustibles de 2020. Solamente por efecto volumen los ingresos cayeron estrepitosamente, y eso se concentró en un período muy corto. Cuando la caja se desploma lleva tiempo recuperarla porque la caja se alimenta de la ganancia. Lo que vemos en 2020, desde marzo en adelante, es un esfuerzo brutal de gestión en la estructura de Ancap que, con ingresos muy menguados, llegó a fin de año luego de pagar US$ 75.000.000 de pasivos. Quiere decir que 2020, a pesar de todo, se pagó. Esa reducción de pasivos genera que arranquemos 2021 cerca de los mínimos que en otros años -durante la historia- ya se habían alcanzado. Pero, como verán, hay un repunte en los primeros meses del año.

Los primeros meses de cada año -diciembre, enero, febrero y marzo- son momentos de buena recaudación para Ancap. Por ello, en el pasado, siempre se ajustaban los combustibles en enero porque es cuando se hace el grueso del margen de ganancia de Ancap. ¿Por qué? Porque no se vende supergás. Del relato histórico voy a saltar al tema del subsidio del supergás.

El subsidio del supergás, en lo que va de 2021 asciende a US$ 39.000.000. Estimamos que si solamente ajustáramos la variación del PPI -no que llevemos al PPI del supergás, como bien explicó el señor ministro-, el subsidio del supergás para este año que pondría Ancap de su billetera serían US$ 70.000.000. Esa es la contribución que Ancap está haciendo a la sociedad por el subsidio del supergás.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Ese beneficio de Ancap se distribuye entre todos los consumidores ¿no? En cada litro que nosotros echamos está el subsidio del supergás.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Así es, señor diputado. En cada kilo de supergás que se vende todo el país recibe el mismo precio, salvo dos mil beneficiarios de un programa que viene desde la Administración anterior a través del Mides, que cuentan con un subsidio adicional.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- ¿Los US$ 70.000.000 son anuales?

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Esa es la estimación que tenemos en este momento para 2021: US$ 70.000.000 que Ancap va a pagar de su bolsillo para el subsidio del GLP. Y la espalda de Ancap -como ustedes verán- está cada vez más débil. Entonces, estamos trabajando con el señor ministro, con el Ministerio de Economía y Finanzas, con el BPS y con el Ministerio de Desarrollo Social para enfocar el subsidio hacia donde corresponda y explicitarlo de la manera correcta. Por ahora, venimos con la usanza habitual y tradicional, como explicó el señor ministro. Como hay contratos vigentes, no se puede cambiar de una vez. Venimos con un atraso en los precios de venta de Ancap para el GLP.

En este momento, todos los productos de Ancap están a paridad de importación, salvo el supergás y el gasoil 10- S, que tiene menos azufre; no es el gasoil de mejor calidad. El gasoil 10- S con respecto al gasoil 50- S tiene menos azufre. La calidad es la misma para los dos gasoil. Por ello, la paridad de importación establece el mismo precio.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Quiero pedir disculpas a la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Pórtland por haber hablado de la mala calidad; no corresponde.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Será diferente, de mejor calidad o de peor calidad. Obviamente, se trata de una mejor especificación. Un combustible con diez partes por millón de azufre es mejor que uno con cincuenta partes por millón de azufre. Pero si el mercado dice que valen lo mismo es porque reconoce que prácticamente son el mismo producto.

SEÑOR REPRESENTANTE CAGGIANI (Daniel).- Quiero hacer una pregunta porque no entiendo nada de números. Usted habló del saldo de caja a disponibilidad en 2020 y la situación que se tuvo que afrontar en términos del pasivo agregado, de esos US$ 75.000.000 más la situación de corte del flujo de caja en términos de venta de combustible al público, y dijo que esa había sido una situación compleja. Entonces ¿qué relación tuvo el precio del barril de petróleo, ya que en ese momento estuvo bastante barato? Lo pregunto porque no sé si ahí está reflejado en términos de compra. Además, supongo que sea el principal objetivo de compra de Ancap en esa relación de caja a disponibilidad.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Es muy buena la pregunta y es parte de las discrepancias que tenemos con la Ursea. Luego, voy a tratar de explicar cuál es la discrepancia técnica que tenemos. Se trata de una cuestión de oposición de intereses natural y transparente en un mercado donde hay un regulador y un regulado. Nuestra discrepancia es tan genuina como la posición de la Ursea. Creemos que los vamos a convencer pero, por ahora, tenemos una discrepancia.

¿Qué sucede? El crudo se paga en dólares a los noventa días de recibido y lo que se recauda para pagarlo es en pesos. Entonces, cualquier variación en el precio del dólar nos impacta en la recaudación.

(Diálogos)

——Yo publiqué este documento en las redes para tratar de generar algún dato adicional. La línea roja es la devolución del petróleo en el mundo, el petróleo de referencia que tiene Ancap. La línea gris es la gasolina súper y la línea amarilla -de abajo- es el gasoil. Lo que está ahí es el precio del crudo internacional y el precio de venta al público. En este mismo documento hay una evaluación de cómo el precio de venta al público llega a Ancap. Todos pagamos US$ 2.400.000.000 por año de combustible. US$ 1.200.000.000 llegan a Ancap, y el 76 % de eso es solamente crudo; el resto es biocombustibles, gastos de refinación, gastos de personal, etcétera. Los gastos de personal de Ancap representan el

4,5 % de lo que la sociedad paga por el total de los combustibles. Los otros US$ 1.200.000.000 se van, esencialmente, en Imesi y en los gastos de distribución. El señor ministro ya se explayó bastante sobre lo que va a pasar después en Ancap con esos gastos de distribución.

Cuando el petróleo sube, los gastos futuros que tiene Ancap suben en dólares. Entonces, la recaudación de pesos tiene que ser más grande. La variación internacional de los precios afecta los ingresos de Ancap por la venta a un precio fijo pero, además, afecta la caja del ente porque suben los costos en pesos que tiene que recaudar. Esa es una situación que se ha vivido en el correr del tiempo. ¿Qué sucede? Nosotros pretendemos encajar los costos de venta de nuestros productos con los precios de venta de cada mes. Si la fijación del precio de venta en la planta se hace con el *timing* adecuado, se reflejan exactamente los costos que tiene Ancap para producir el producto, y se acaba el desfase para el ente.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Me da la sensación de que -no quiero seguir peleando al señor presidente de Ancap- esa no era la pregunta formulada por el señor diputado. Debo decir que si bien hubo una baja puntual -como se marca allí- del precio del petróleo durante la crisis de la pandemia, la compra de Ancap estaba cubierta por todo ese período; ya estaba cubierta desde la Administración anterior. Después, sucedieron algunos hechos.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- El señor diputado me preguntaba por los balances. Entonces, le voy a mostrar el balance de Ancap, el resultado operativo del primer semestre de 2020. Son tres meses de gestión anterior, o dos meses y medio, en los cuales yo ya era presidente. ¿Por qué me importa mostrar el balance del semestre de 2020? Por lo que acaba de decir el señor ministro. En la operación de una refinería no se toman decisiones de hoy para mañana; se toman decisiones para plazos más largos. Cuando yo asumí, el 19 de marzo, Ancap tenía comprado crudo hasta fines de agosto. Hay noventa días para entregar el crudo. Para pagar el crudo, el precio se fija en el momento del desembarco, y hay un período que puede ser de hasta dos meses antes para decidir la compra. Es como si yo dijera: "Decido comprar hoy, y recibo en uno o dos meses". En el promedio de ese mes se fija el precio que voy a pagar a noventa días. Cuando se tomaron las últimas decisiones de compra en febrero de 2020, se completaron las necesidades de crudo hasta julio o agosto de ese año. En ese momento, lo que ocurría era que había una tendencia alcista del crudo. Si yo les muestro ahora la gráfica de precios del crudo todos nos asustamos, pero nos olvidamos de que hace seis meses u ocho meses -como dijo el señor ministro- el crudo estaba a US$ 40; hoy está a US$ 76.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Cuando sucedió el pico de baja ¿qué volumen de compra hizo el gobierno?

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Lo que pasa es que ya lo habíamos comprado.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Uno va proyectando las compras. Si el gobierno anterior comprometió en febrero una proyección a julio o agosto -estamos hablando de cinco o seis meses-, quiere decir que a medida que fueron pasando los meses uno se fue proyectando para la compra. Quiere decir que en los meses de baja, en abril…

(Interrupciones)

——En ese momento, el gobierno, con esa proyección de seis meses que puede ir comprando ¿no hizo ninguna compra?

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- No; no hizo compras. Además, para capturar ese precio no hay que hacer la compra en ese momento, sino recibir el crudo. Para haber captado ese pico a la baja de abril, tendríamos que haber comprado en febrero para recibir en abril. Y en febrero ya estaba comprado a otro precio.

Entiendo la inquietud del señor diputado, pero es una concatenación de hechos bastante compleja. Ese precio se desplomó y era positivo. Sin embargo, en Estados Unidos de América, el WTI -el West Texas Intermediate, es decir, el petróleo de referencia en ese país-, llegó a cotizar en valor negativo. ¿Qué quiere decir eso? Pasó lo siguiente. Imaginen a Uruguay a fines de marzo, luego de comenzar a enfrentar la pandemia. ¿Qué pasaba en nuestro país? No había nadie en la calle: no había autos, no se consumía combustible. Las estaciones de servicio no vendían combustible. Las estaciones de servicio no le pedían combustible a las distribuidoras; las distribuidoras no le pedían combustible a la refinería. Pero la refinería sigue funcionando, y se empiezan a llenar los tanques de gasoil y de gasolina, y la refinería empieza a bajar la producción. Nosotros nunca apagamos la refinería, a pesar de que en muchos otros lugares hubo colapsos de refinerías, y tuvieron que apagarlas en forma abrupta. En Ancap no se apagó la refinería; se reguló los inventarios y la operación para minimizar el daño. Pero si se cae de golpe la venta, los inventarios empiezan a subir; se nos llenaron todos los tanques de productos en el país. La refinería no podía llegar a vender más productos porque salía poco de los tanques esos; dejan de producir, y se empiezan a llenar los tanques de crudo. Porque como venían cargamentos encargados de mucho antes -de noviembre, de diciembre-, había que almacenarlos. Cuando yo asumo, el 19 de marzo, una de las preocupaciones más grande que había era que con la proyección de demanda que teníamos a fines de marzo el cargamento que tenía ventana de arribo el 5 de junio, no entraba en Terminal del Este; no entraba. Teníamos que dejar el barco flotando. En ese momento, los equipos técnicos de Ancap empezaron a estudiar qué nos convenía más, si pagar la demora -que sale entre US$ 70.000 y US$ 80.000 por día -por muchos días-, o agarrar ese crudo y venderlo mal en el mercado. Mientras tomábamos la decisión, los crudos se desplomaron, porque lo que nos estaba pasando a nosotros le estaba pasando a todas las refinerías del mundo. En ese momento nos llovían -¡nos llovían!- los pedidos de petroleras y de refinerías de la región para almacenar crudo y producto en nuestros tanques, porque saben que nosotros tenemos una capacidad holgada de almacenamiento. Y a todos les decíamos que estábamos repletos. Esa fue una situación extrema, de sumo estrés; una situación inédita totalmente. Es como cuando hablamos con la gente de planificación y decimos que tenemos que diseñar el escenario del cisne negro -como se le llama- para eso que nunca va a pasar. Bueno, pero pasó. Y por eso el WTI de Estados Unidos fue a precio negativo. Mi debut en los medios fue tratar de explicar cómo era que en el mundo el precio era negativo y acá cobramos por la venta de los combustibles.

Vuelvo al tema de los resultados económicos. En el primer semestre, el resultado económico de Ancap -tres meses y medio sin pandemia, dos meses y medio con pandemia- fue de US$ 7.000.000; equilibrio total. El resultado operativo, en los primeros tres meses de este año fue de US$ 35.500.000.000. En este resultado operativo está solamente el aumento de la gasolina en el mes de enero; no hay ningún otro aumento. Esto tiene que ver también -son estas barritas azules que están viendo en la pantalla- con la evolución del saldo de caja a final de mes, que viene de la mano de la recomposición de la caja que hay desde enero en adelante, porque gestionamos los gastos. En el año 2020 Ancap redujo sus gastos gestionales en US$ 16.000.000. En los números de Ancap, en US$ 2.400.000.000 que paga la sociedad, unos US$ 1.200.000.000 que recauda Ancap, puede parecer poco, pero créanme que el esfuerzo de gestión en Ancap fue

brutal. Y tengo al presidente del Comité de Auditoría, tengo al presidente del Comité de Finanzas, tengo al presidente del Comité de Gestión Humana en Ancap cuyos trabajos cada quince días se discuten en las reuniones de comité. Y créanme que el director Alonso es muy "perro" cuando recorta los gastos y cuando pide explicación por los gastos. El director Charamelo habla con la gente de Gestión Humana sobre los ascensos, las promociones, el llenado de vacantes; hemos cumplido con todas las exigencias de la OPP. Cuando el señor vicepresidente Durand en el Comité de Auditoría revisa las auditorías que se han realizado en Ancap y las que se encomiendan, está con la obsesión en la gestión. Es un tema de obsesión. En una nota en la que participé en el día de ayer me di cuenta de que hay un concepto que es muy importante destacar. Ancap está enfrentando el cambio en su sistema informático operativo; estamos yendo a una versión más avanzada del sistema que tenemos desde hace veinte años. Y lo que me di cuenta -y es un tema para destacar- es que hace veinte años que Ancap tiene el mismo software de contabilidad. Eso quiere decir que en veinte años Ancap no tuvo foco en la gestión; no se preocupó por la interna, y eso lo demuestran estos números, porque a pesar de todo, estamos con estos números. Yendo a números concretos: ¿por qué la situación financiera de Ancap es de cuidado? ¿Por qué estamos hablando de endeudamiento? ¿Por qué vamos a tener que recurrir a endeudamiento cuando veníamos en un franco descenso de endeudamiento neto? Por el retraso en el aumento de los ingresos. El primer aumento que debió haber ocurrido en la mecánica tradicional era en enero de 2020 y no ocurrió, pero tampoco había ocurrido en enero de 2019. Pasó todo el año 2018, todo el 2019 y todo el 2020 sin aumento de precios para Ancap, mientras que el petróleo varió y subió, a pesar de que bajó, como expliqué, en abril del año pasado.

SEÑOR DURAND (Diego).- En cuanto a los tres años acumulados durante los cuales no hubo variación de precios de los combustibles, si lo analizamos al IPC 9,41 desde 2020, nos da que estaríamos por debajo del salario real. Es decir que el ajuste más significativo que ocurrió fue en junio. Luego se da el de julio, pero estamos por debajo del valor del salario real. Si bien el ministro hizo referencia al tema, hago esta precisión como un dato más a los que mencionó, incluso el presidente, y que refiere a este punto de los tres años de mantenimiento y de no ajuste de los precios de los combustibles.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Voy a intentar explicar más en detalle lo que pasa con los precios de Ancap y los precios de la paridad de importación. Esta gráfica que estamos viendo muestra la variación. Las barritas azules que van desde enero de 2018 hasta mayo de 2021 son el precio que recibe Ancap. Este es el precio en la planta de distribución; el ingreso genuino que tiene Ancap, no lo que se paga en el surtidor sino lo que recibe Ancap. La barrita naranja es el precio de paridad, con la salvedad de que desde octubre de 2020 hay un cambio en la metodología del cálculo de paridad. La diferencia entre la barrita azul y la barrita naranja es la brecha con la importación que nosotros calculamos. No tengo la información que me pidió el señor diputado referente al índice medio de salarios o al índice medio de consumo. Eso se los debo. Quiero que observen que la barrita azul va cayendo, pero que el precio de venta al público estuvo constante. Acá vemos lo que pasó con el gasoil y con la nafta súper. En junio de 2018 el gobierno anterior decretó un aumento de los combustibles. Fíjense que la siguiente alza -representada por la barrita azul- es en enero de 2021. Los escalones hacia abajo suponen el incremento del Imesi, que queda constante en el período. Hubo un aumento del Imesi en enero de 2018; hubo un aumento del Imesi en enero de 2019; hubo un aumento del Imesi recién en mayo de 2020. Estos precios son los que determinan, de alguna manera, la ganancia que puede tener Ancap respecto a la evolución internacional.

Fíjense que desde enero de 2021 las gráficas se invierten y la más grande es la barrita naranja. Eso pasa en el caso del gasoil y de la gasolina.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Esa diferencia con el precio de paridad de importación significa que si nos ajustamos a ese precio tiene que seguir aumentando el combustible. ¿Correcto?

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Eso lo que significa es que en el caso del gasoil, entre enero de 2018 y febrero de 2021, el precio de paridad, el precio que hubiera traído el importador, era bastante menor que al que vendió a Ancap. Eso genera una ganancia extraordinaria para Ancap. Si sumamos todo esto y lo multiplicamos por los litros, veremos que en estos últimos dos años bajó sensiblemente, pero es parte de aquellos US$ 850.000.000 que yo le decía hace un rato cuando veíamos la gráfica de barritas rojas. Esta es la cola de esta gráfica. Esto es lo que pasa cada mes. Entonces, ¿qué sucede? Cuando la diferencia es muy grande, Ancap recauda más para pagar sus embarques de crudo, por ejemplo, pero cuando la diferencia se empieza a achicar, estoy juntando pocos billetes en la billetera hoy para pagar los embarques de crudo de mañana. Eso es lo que se agravó en enero, febrero de este año, y por eso es que hemos salido a pedir autorización al Poder Ejecutivo para endeudarnos. ¿Me siguieron el razonamiento? Si fui rápido voy de nuevo.

(Diálogos)

——Hoy en día la diferencia es cero. En súper y en gasoil la diferencia es cero. Esto es hasta mayo

(Diálogos)

——La metodología se para en un determinado momento -esto lo tendría que explicar la Ursea; pido perdón- y mira en un cierto período pasado cómo fue la evolución del precio promedio respecto al mismo período subsiguiente anterior. Y eso es lo que proyecta para adelante.

Con respecto a las diferencias que tenemos con la Ursea, sí presentamos recursos de revocación ante la Ursea por las decisiones de la Ursea, porque ese es el camino administrativo correcto cuando uno tiene una discrepancia con decisiones administrativas del Estado. Lo hicimos por dos razones: la primera porque obviamente tenemos alguna discrepancia. Yo en lo personal no tengo tantas discrepancias como tiene la estructura de Ancap, pero ese es un tema de entrecasa. La segunda razón es porque así como nosotros podíamos e hicimos un planteo de revocación, hubo seis o siete actores más que también plantearon un recurso de revocación a la Ursea, pero por razones totalmente antagónicas a las nuestras. Entonces, la forma de defender la equidad y la justicia en la decisión técnica -porque es absolutamente técnica- es poner arriba de la mesa todos los argumentos. Por eso el Directorio de Ancap decidió plantear un recurso ante la Ursea. Más allá de que lo veníamos hablando desde hace meses y veníamos teniendo discusiones en la interna, la Ursea claramente está asumiendo un rol que hasta ahora no tenía. Lo que le trasmitimos a la Ursea es: "Señores: estos son nuestros argumentos en blanco y negro de por qué pensamos que puede haber una imperfección".

SEÑOR IRRAZÁBAL (Gonzalo).- En ese punto, si uno ve a nivel comparado, la técnica regulatoria nos enseña que en aquellos reguladores que tienen una regulación más sólida es donde generalmente hay descontentos de todos los actores regulados, que es lo que pasó con esto. Hay cuestionamientos de Ancap y hay cuestionamientos de todos los actores, por temas diferentes. Eso implica -y así lo miden los organismos internacionales- que hay una solidez de la regulación, porque estaría mal la regulación o sería un

indicador de que hay deficiencias si un actor está completamente conforme con esa regulación.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Exactamente. Nuestro recurso muestra la oposición de intereses que hay entre la Ursea y Ancap, cosa que hasta el presente no existía, porque el Poder Ejecutivo escuchaba la propuesta de Ancap y en función de la situación fiscal del país y de las circunstancias políticas decidía si había un aumento o una baja en los combustibles. A partir de ahora Ancap deja de estar en la conversación. Obviamente que nuestro informe preceptivo se envía con la posición y la opinión de Ancap. Básicamente, lo que nosotros estamos mostrando al Poder Ejecutivo son las necesidades de Ancap. El Poder Ejecutivo interpreta esas necesidades y junto con el informe preceptivo de la Ursea toma la decisión. Ese es el mecanismo hoy. Voy a dejar constancia en la versión taquigráfica de las discrepancias para que se vea que seguimos trabajando en este período de transición, porque ahora empezamos con la sintonía fina. Una cosa es decir que vamos a usar la paridad de importación. ¿Cuál? ¿Cómo se calcula? Las discrepancias tienen que ver con qué tipo de cambio se usa, porque hoy estamos fijando un precio para cubrir costos en dólares que vienen del pasado, pero que vamos a juntar con pesos del futuro. Entonces, el tipo de cambio es relevante. Es relevante la determinación de los costos de los alijes; el costo que tiene que ver con la bajada de los barcos. En otros países se usan barcos muchísimo más grandes; acá tienen que entrar barcos pequeños porque no tenemos calado en el puerto.

(Interrupciones)

——Ese no es el que hace los alijes; ese es el que distribuye *bankers* en el puerto. La venta de Ancap se hace sobre OW Baltic, que es el único barco que hay en el puerto. En una época Ancap compraba con la condición de entregar en el barco y Ancap se encargaba de pagar el flete hasta Montevideo y asumir el costo del alije. Cuando se vio que eso era muy caro, le transferimos el costo del flete al proveedor del combustible y no hubo gran diferencia. Y eso es porque viene un gran barco hasta determinado lugar y descarga un barco más chico que es el que llega al puerto de Montevideo o el que llega a la boya en su momento. Tenemos un problema con los alijes; es un tema eminentemente técnico y en algún momento nos vamos a poner de acuerdo. Tenemos una diferencia sobre los niveles de inventarios. Nosotros con la carga del monopolio estamos obligados a tener cero posibilidad de ruptura de stock. ¡Cero! No podemos fallar ni un solo día y, de hecho, desde que tengo uso de razón la única vez que Ancap falló en el suministro de algún combustible en Uruguay fue en junio de 2006 por el cual fue destituido el gerente general de Ancap. Nos faltaron dos días de supergás. Entonces, Ancap dice: "Yo no corro ningún riesgo. Si la Ursea me dice que tenemos una probabilidad de ruptura de stock del 16 %, bajaremos los inventarios al 16 % y le diremos a la población que dieciséis de cada cien veces que vaya a la estación de servicio capaz que no encuentra combustible". Estoy exagerando, pero esa es la diferencia que tenemos; tenemos que gestionar ese inventario. También tenemos algunas diferencias en la apreciación de la calidad de los combustibles. Como dijo el señor ministro, tenemos una diferencia en el margen del importador. Nosotros entendemos que alguien que va a comprar 800.000 metros cúbicos por año de gasolina o 900.000 metros cúbicos de gasoil no lo va a hacer por margen cero; no va a ponerse en riesgo. Hay un montón de márgenes de ganancia en la cadena de todos los actores, pero el importador es el que importa, es el que pone el producto aquí; no es el refinador que vende en origen. El refinador tiene su ganancia, pero el que importa también quiere tener una retribución del capital. Ahí es donde tenemos alguna diferencia de apreciación sobre la cual estamos trabajando.

Otra diferencia es el período de cálculo.

(Interrupciones)

——Eso se toma en el Golfo; el producto sale del Golfo de México y se trae hasta aquí. No hay problema en el costo de traer el flete hasta aquí. Hay un problema en el cálculo en el último tramo del flete, que es el alije. Puede ser que haya alguna diferencia en la calidad del producto que se pone en el Golfo. Además, quien trae quiere ganar. El refinador gana en el Golfo.

(Interrupciones)

——El fletero también. Y está incluido en el costo del flete.

¿Qué quiero decir con esto? Que no es de extrañar que en los próximos meses o en el próximo año haya alguna variación en la metodología porque la Ursea, con el asesoramiento que está teniendo, pueda rever algunos de sus criterios; puede que unos sean a favor de Ancap y que otros sean en contra de Ancap, porque este es un organismo vivo; es un tema que hay que revisarlo más allá de lo que era la finalidad de la Ursea hasta hace un tiempo atrás, que era puramente académica; era un tema de registro. Ahora la Ursea fija condiciones para que las empresas y los actores puedan ganar o perder plata.

SEÑOR REPRESENTANTE MELAZZI (Martín).- A mí me gustaría que me acompañe con el razonamiento sobre estas barras que estamos viendo porque creo que hablan y muchísimo. A ver si estoy en lo cierto o no. Veamos por ejemplo la barra que indica enero 2018. El precio de paridad de importación en la barra naranja significa que el litro de gasoil debería haber rondado los $ 15, pero Ancap decidió que el precio tenía que estar en el entorno de los $ 24. Estamos hablando de un 60 % más. Sobre ese precio después se calculan los impuestos. Es decir que estamos calculando un impuesto, como es el IVA, a $ 15 sobre $ 24; algo que terminamos pagando todos. Y ese precio -sobre todo el de paridad de importación- es el costo de lo que sale el crudo, el transporte del mismo, la refinación del mismo, con todos los costos que significa, más la colocación en las plantas de distribución de Ancap. Es decir que vemos claramente que en este nuevo sistema en el 2018 deberíamos haber hecho los cálculos sobre $ 15 y no sobre $ 24. Obviamente, eso se arrastra de muchísimos años para atrás y ahora claramente en los últimos meses -por decisión política- vemos que el precio de paridad de importación quedó por encima del precio de Ancap. Ahora se ha llegado al precio de paridad de importación para evitar pérdidas en la caja y en las arcas de Ancap. La pregunta es si es correcta mi apreciación.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Es absolutamente preciso el razonamiento, señor diputado.

SEÑOR DURAND (Diego).- Ahí está la explicación que el presidente de Ancap hacía con referencia a los US$ 450.000.000 que la sociedad uruguaya le puso a los combustibles en todo ese período, según el razonamiento lineal del señor diputado, además de la capitalización que sufrió en diciembre de 2015. Ese es otro tema aparte y por separado. Ahí totalizamos los US$ 1.000.000.000 que hacía referencia Alejandro.

SEÑOR REPRESENTANTE CAGGIANI (Daniel).- Yo noto una excesiva preocupación por lo que pasó en el pasado, que sin duda todos tenemos motivo para explicarlo, pero me parece que lo que estamos discutiendo aquí es qué está sucediendo desde que asumieron las nuevas autoridades. No lo digo por las apreciaciones del presidente de Ancap que han sido muy aclaratorias, sobre todo para los que no estamos en el negocio, en el *metier*, porque además hemos aprendido mucho. Por lo menos ese es mi caso.

Me preocupa que haya una precisión muy importante hacia atrás. Nosotros queremos consultar hacia el futuro. Queremos saber qué información tienen acerca de

cuál va a ser el precio que va a fijar el Poder Ejecutivo en función del precio de paridad de importación en la suba del barril de petróleo. Eso es lo que nos preocupa a los uruguayos, o, por lo menos, a quienes representamos; en realidad es lo que vamos a pagar en caso de que siga subiendo el combustible. Eso también es importante, más allá de la discusión acerca de cuánto pagaron de más y de menos y del tipo de decisiones. En ese sentido, podemos hacer una discusión muy fermental, pero lo que nosotros estamos precisando saber es qué piensa hacer Ancap en el futuro y cómo piensa posicionarse, porque para todos nosotros es muy importante la empresa.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Dentro de un año lo que va a ocurrir es que las barritas naranjas y azules van a ser idénticas. Esas son las reglas de juego que yo entiendo que estamos teniendo.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Yo sé que le quedan preguntas para contestar, pero está bueno aclarar algunos detalles, porque en la medida en que fueron desarrollando su exposición a uno le surgieron otras preguntas.

Una de las preguntas es qué inversión ha hecho Ancap hasta el momento y qué inversión hizo Ancap -ya que nos retrotraemos al período anterior- de 2005 a 2020. Y si esa inversión que hizo Ancap nos posibilita tener hoy el 50 y el 10 que mencionan. También quiero saber si generó pasivo. Ahí hay que separar los pasivos: lo que es inversión de lo que es liquidez. Ahí ya entramos a hilar más fino. Una cosa es inversión y otra cosa es el pasivo del circulante.

Acuérdense de que tenemos que utilizar un lenguaje llano y que se entienda. Según el movimiento del dólar y el precio del crudo -es decir si suben cualquiera de los dos parámetros-, van a seguir subiendo los combustibles. Ajustarlo mes a mes es una definición importante; mes a mes se va a ir equiparando y dependiendo de esas variaciones es que se va a tener el aumento. Las proyecciones es que va a seguir subiendo el crudo; no sabemos qué va a pasar con el dólar, con la política cambiaria pero, evidentemente, que va a haber suba de combustible. En cuanto al supergás -sé que lo mencionaron pero hay que dejarlo bien claro- no me quedó claro si se está valorando sacar el subsidio. Corríjanme si no es así, pero entendí que ese subsidio iba a ser destinado sólo a aquellas familias con mayor vulnerabilidad. Es importante remarcar que se va a tocar el subsidio del supergás. Con respecto a los biocombustibles, la idea de este gobierno es no tocar o seguir con el tema de los biocombustibles; sabemos que hay tratados internacionales que respetar y que hay compromisos a nivel de empresas privadas del Uruguay. Sin embargo, ya fue tocado el porcentaje en el presupuesto y va a ser nuevamente tocado en la rendición de cuentas. Bajó de un 5 % a un 3 % y ahora de un 3 % va a quedar…

(Interrupciones)

——Bueno, corríjanme. Ahora con la rendición de cuentas no estaría la obligatoriedad de incorporar biocombustibles. Es una consulta. Es importante que quede claro.

Tampoco quedó claro, más allá del pago de deuda que hicieron de US$ 75.000.000, cuánto quedó en caja. ¿Quedó un saldo positivo del gobierno anterior? No lo registré; capaz que lo dijeron.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Voy a hacer un comentario de orden. Fuimos convocados para hablar de algunas cosas; no de toda la política de combustibles. Yo no tengo ningún problema en quedarme, pero quisiera tener un panorama, porque tenemos otros compromisos. Me da la sensación de que si empezamos a hablar de las inversiones que realizó Ancap de 2012 a 2016 y cómo hubo

que capitalizarlas en US$ 600.000.000 y demás, no salimos nunca más de esa discusión. Y creo que el diputado Tinaglini acaba de abrir esa puertita, porque muchos de esos pasivos hubo que capitalizarlos; no quedaron después en la deuda de Ancap.

(Interrupciones)

——Bueno, tienen ganas de seguir en ese terreno.

(Interrupciones)

——Yo le pregunto a la Comisión cómo pretenden seguir. Podemos contestar todas las preguntas; no hay ningún problema, porque no tenemos ninguna cosa oculta, pero me gustaría saber cómo vamos a seguir porque tenemos otros compromisos y hay otro tema por delante, además.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a remitirnos a la convocatoria y, en otra oportunidad, podemos plantear todas esas otras interrogantes. Lo fundamental es terminar con el objetivo por el cual fueron convocados.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Voy a pedir que conste en la versión taquigráfica -porque si no a veces parece que uno no dice la verdad- el tema de las dos entrevistas donde el ministro dice de esperar a que termine la cosecha para subir.

(Interrupciones)

——Les voy a entregar las dos entrevistas al subsecretario y al ministro para que todos las tengamos. Una fue en Montevideo.com y la otra en Radio Uruguay. No lo inventé; que quede claro y que conste en la versión taquigráfica.

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Para que quede constancia en la versión taquigráfica, ya que se habló de la capitalización de Ancap, la Ley N° 19.368 refiere específicamente a la capitalización de Ancap. Me quedan tres preguntas que quisiera concluir. Una con respecto a ALUR, a Bella Unión y Belén, otra sobre el hidrógeno,y otra sobre el cierre de las plantas de distribución.

Voy a empezar por esta última. Ancap no tiene previsto y no está analizando cerrar plantas de distribución. De hecho, a raíz de lo que yo conté que pasó el año pasado en cuanto a que todo el mundo nos venía a pedir almacenamiento, surgió una mínima duda de si Ancap podía alquilar capacidad de almacenamiento o no. Por eso le pedimos al Ministerio que quedara bien claro en el proyecto de ley de presupuesto que Ancap podía alquilar capacidad de almacenamiento a terceros. Y lo hicimos por esa advertencia que habíamos tenido en 2020, pero además porque lo que nosotros queremos es utilizar los activos de Ancap a su máxima expresión, en particular las plantas de distribución.

Entonces, estamos ofreciendo regionalmente capacidad de almacenamiento en nuestras plantas de distribución para traer otros productos; queremos prestar servicios y cobrar por eso con nuestra gente y en nuestras plantas. Hasta ahora las plantas de distribución son para distribución de combustibles. A partir de 2020 Ancap considera las plantas de distribución como activos logísticos y vamos a operarlas con todos los productos que se pueda; no está pensado cerrar ninguna planta de distribución.

(Interrupciones)

——La competencia de Ancap empieza después de Ancap; empieza en las estaciones de servicio. Si un distribuidor nos quiere alquilar tanques, es preferible que nos alquile a nosotros y no que los construya.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- En el caso del fuel oil desmonopolizado, si Ancap tiene lugar, tiene reserva ¿alquila a la competencia que va a traer fuel oil?

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Sí claro. Si alguien quiere traer fuel oil. Hasta ahora no ha aparecido nadie. Ancap no tiene suficiente fueloil para abastecer al mercado. No quiero irme a otra discusión, pero.

(Interrupciones)

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a evitar el diálogo si no esto no concluye y no podemos redondear el tema.

Pido por favor evitar el diálogo. Lo toleramos un poco porque vimos que la conversación venía bien pero vamos a tratar de concluir con esta temática.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- El último tema al cual quiero referirme tiene que ver con el campo de Belén. El campo de Belén es un campo arrendado; no es una planta. Ocupa a treinta y tres personas, ocho de las cuales son empleados de ALUR directamente. El campo de Belén se deja de arrendar porque vence el contrato en noviembre de este año. Ocurrió lo mismo -como bien decía el diputado hace un rato-, en 2012 y 2016 con campos en Constitución y en Baltasar Brum. Son campos que arrendó ALUR para un determinado propósito pero no se llegó a ese propósito. De hecho, la plantación de Belén tiene un rinde agrícola menor que el promedio -no es un rinde aceptable- y tiene un sobrecosto para ALUR de US$ 180.000 al año. Entonces, ante la perspectiva de volver a arrendar el campo a un privado -que no tiene nada que ver con Ancap ni con ALUR; es un privado que es dueño de un terreno- la gerencia de ALUR elevó la recomendación de dejar de alquilar y lo que le hemos propuesto a las treinta y tres personas es que sigan trabajando.

Yo no sé cuáles fueron las promesas que hicieron en 2012 o 2016; sí sé el compromiso que hicimos nosotros desde Ancap y desde ALUR con estos trabajadores y en ocasión de la visita del presidente de la República a Bella Unión se reafirmó este compromiso. Las personas que pertenecen a ALUR van a seguir trabajando en ALUR. Con respecto a los zafrales es dudoso si legalmente corresponde que le tengamos que cubrir o no el trabajo. Sin embargo, le hemos dicho que le vamos a poner un ómnibus para que todos los días vaya de su casa en Belén a Bella Unión a trabajar en la zafra. ¿Por qué no habrían de trabajar en la zafra si los productores de caña contratan a zafrales brasileños y tenemos a veinticinco uruguayos que pueden contratar? O sea que yo no pongo en duda que vayan a trabajar. Entiendo que no es lo mismo salir de mi casa y caminar tres cuadras para trabajar en la zafra a tener que tomarme un ómnibus y hacer una hora o una hora y media de viaje hasta Bella Unión. Yo eso lo entiendo. Me parece que todos los trabajadores promedio en Uruguay hacen un sacrificio bastante más grande. No veo afectación. Ni Ancap y ALUR han tomado ninguna medida ni la tomarán de reducir la superficie sembrada de caña de azúcar. Eso garantiza que van a seguir trabajando los mismos trabajadores que hasta ahora.

SEÑOR DURAND (Diego).- Como aporte constructivo. Ancap mantiene la fuente de empleo. Le significa un gasto, una inversión en los trabajadores por cuanto el traslado tiene un costo de US$ 40.000 anuales. Eso va a significar que todos van a estar en la planilla de ALUR y van a permanecer en su trabajo. En el pasado, con respecto a los ejemplos que planteaba el diputado, lo que se manejaba era un proceso de maquinación, es decir, se optimizaba a través de la máquina y se dejaba de usar la mano de obra del trabajador. Hoy seguimos trabajando y priorizando la fuente de empleo del trabajo, del peludo, el cortador de caña, que se mantiene en la producción. Inclusive, estamos

proyectando un contrato a cinco años con los productores, lo que habla de la permanencia en Bella Unión por parte de ALUR.

SEÑOR CHARAMELO (Richard).- Este es un tema muy sensible y compartimos la preocupación, porque estamos hablando de gente. La realidad es que lo único que puede cambiar es el trayecto entre Belén y Bella Unión, que es casi la mitad más rápido de lo que hace un trabajador que viene de Atlántida todos los días. Eso lo analizamos; no es lo mismo hacer esa misma distancia con todo el tránsito que lo que lleva ir de Belén por la Ruta N°3 a la planta, que dicho sea de paso, está a 20 kilómetros antes -algunos campos a menos- de la ciudad de Bella Unión. Ha sido obsesión de parte del Directorio que no quedara nadie a pie; eso ha sido lo que ha hecho el gobierno hasta ahora: se han dado todas las posibilidades y creo que la decisión que se está tomando es para salvaguardar lo más importante, que es que el emprendimiento sucroalcoholero que tenemos siga adelante. De hecho el año pasado ya tuvimos un récord y este año seguramente va a ser un récord de producción también. Lejos de haber disminuido la cantidad de hectáreas se han aumentado en una proporción importante y los rendimientos están por encima de lo que eran hace un tiempo atrás. De hecho, se han tomado medidas por parte de Ancap y de ALUR, obviamente, para que algunas situaciones que en algún momento se dieron no sigan dándose y que los productores, o aquellos que dicen ser productores, realmente cumplan. En algún momento -capaz no es tema para ahora- podríamos hablar de la situación de que ALUR ha perdido mucho dinero porque a los productores se les paga por un ficto que supuestamente tienen que remitir y a una cantidad importante de productores se les paga por adelantado por algo que después no remiten. Eso va en detrimento del resto de la cadena. Digo esto porque no estamos hablando de cientos de miles de dólares; hubo endeudamientos o morosos que llegaron casi a los diez millones de dólares, y hoy se está tratando de regularizar. En esa regularización lo que se ha hecho es optimizar y no ha quedado absolutamente nadie en el camino. Al contrario, creo que se está haciendo un trabajo en el que se está conversando mucho y se les está diciendo a todos que es necesario que este emprendimiento siga adelante por lo que genera para una zona importante de nuestro país. También es bueno decir que es el emprendimiento envidia del resto de los sectores agropecuarios. Es el único sector que tiene asegurada la compra y, por lo tanto, la producción. No hay nadie, ni el sector vitivinícola, ni el chacarero ni ningún otro que tenga, a diferencia de este sector, la posibilidad de plantar y de que le compren lo que planta, sí o sí, y todavía con un precio prefijado que no lo tiene ningún otro sector. De antemano, cuando se pone a labrar la tierra, ya se sabe lo que se va a cobrar y están contemplados ahí absolutamente todas las variables para que esa producción tenga un superávit, una rentabilidad que obviamente está por encima del resto del promedio. Eso se ha mantenido, pero lo hemos aggiornado a la realidad para que el emprendimiento pueda seguir adelante.

SEÑOR REPRESENTANTE RODRÍGUEZ (Juan Martín).- Sabedores de las limitaciones temporales que la delegación tiene, y teniendo en cuenta que ya son casi la hora 13, que se han hecho múltiples preguntas y que, a nuestro entender, se ha avanzado en todo lo que se ha podido en las respuestas, recomendaría a la Comisión cerrar la lista o, en su defecto, dar un cierre a la delegación para que pueda terminar de responder las preguntas que eventualmente hayan quedado sin respuesta. Y si fuese necesario, fijar una nueva fecha para continuar con la exposición correspondiente.

SEÑOR REPRESENTANTE UMPIÉRREZ DIANO (Javier).- El miércoles nos vemos de nuevo.

Recién se hacía referencia al artículo 156 de la rendición de cuentas que deroga el artículo 7º de la ley de biocombustible, o sea, la proporción del 2 %, pero lo dejamos para otra vez.

Me parece que hay algunas preguntas que no se contestaron, por ejemplo, con cuánto dinero recibió Ancap la caja en 2020 y la otra que hice después de la intervención del presidente de Ancap, era cómo cerró el balance de 2020. Esas son dos preguntas concretas.

Después quiero hacer referencia, porque lo dijo el presidente de Ancap, a que se había recibido Ancap de forma similar al año 2002. Si tengo tiempo ahora, pero si no, lo hago después de que conteste estas dos preguntas, quisiera decirles cómo se dejó Ancap de forma objetiva; sin nada de subjetividad. Capaz que es mejor contestar esas dos preguntas relativas, reitero, a cuánto recibió en 2020 al 1º de marzo -o al 21, que fue cuando asumió el presidente- y con cuánto cerró el balance del 2020.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Tengo una pregunta puntual que la deben saber responder porque la situación está complicadísima en el norte con el tema de la recolección de la caña que ya está cortada, que no es nada menor. Esa era una pregunta y la otra qué significa sacar la obligatoriedad del biocombustible con la definición estratégica que Ancap tiene al respecto.

(Interrupciones)

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Tiene razón, señor diputado. Tenía anotado para responderle sobre la plantación de caña y me olvidé. En este momento no hay caña demorada de levantar; la recolección se está haciendo según el plan de cosecha que es en el peor de los casos igual al de todos los años anteriores. No hay caña demorada; los frentes de corte avanzan y van dejando la caña en función de la coordinación que se hace con el área de cosecha de ALUR sobre cuánto se corta, cuánto se va a levantar y cuándo. Pero no hay veinte o treinta y un días de atraso como en algún video alguien denunció; lo chequeé personalmente. Caña tirada en el piso hay desde el 19 de mayo hasta los primeros días de noviembre siempre; es caña que se va a recoger mañana, pasado o la semana que viene, pero veinte días de demora no hay. Con respecto al mantenimiento de la parte industrial del ingenio, es verdad lo que usted dice. Este año se hizo un mantenimiento mayor al generador que está acoplado a la caldera. Fue en el generador, no en la caldera, que hubo inconvenientes de mantenimiento, porque hacía muchos años que no se hacía mantenimiento en una pieza tan crítica para el ingenio como es el turbogenerador. El turbogenerador entró en pruebas el día 17 de mayo, y el 20 de mayo estaba pronto para recibir caña. Los productores demoraron quince días en empezar a remitir, básicamente por la negociación de los precios, pero desde entonces no ha habido ningún inconveniente mayor salvo los habituales en la operación de un ingenio. Se hizo un mantenimiento mayor al generador de la caldera; se levantó y se volvió a fundar. La operación es normal en el ingenio. Con respecto a la caja, esta evolución que expliqué hace un rato es el saldo de caja en cada mes. El saldo de caja en el mes de marzo, el último día de marzo, fue de alrededor de $ 6.500.000.000 y se desplomó en abril por la caída de ventas, porque no le vendíamos a nadie, quedando en $ 4.000.000.000. Ustedes observan que hasta diciembre de 2020 la caja nunca llegó a los $ 5.000.000.000, pero se empezó a recuperar después de diciembre, porque básicamente se recuperó la cantidad de litros vendidos, o sea la demanda. Las proyecciones de demanda que teníamos en mayo eran bastante más tétricas de lo que empezamos a observar en el movimiento de la economía de junio en adelante, y en setiembre, octubre, noviembre y diciembre tuvimos una venta prácticamente normal, que nos permitió recuperar la caja. La caja que tenemos ahora está cerca de $ 6.900.000.000, la caja de mayo fue mayor incluso -creo que todavía era una proyección- y estamos muy cerca del promedio de los últimos dos años. El dato objetivo es el patrimonio. El patrimonio que recibimos es el mismo de hace veinte años y lo estamos manteniendo porque tuvimos una pérdida menor el año pasado; cerramos el ejercicio con

US$ 28.000.000 y el primer trimestre de este año ya superamos esa pérdida. Obviamente, los trimestres siguientes van a ser malos y no van a dar resultados positivos, pero no estamos en una situación demasiado diferente a la que teníamos en el cierre del 2019.

SEÑOR DURAND (Diego).- Pese a la pandemia, pese a la merma de volumen que tuvimos en la venta y a la pérdida de la zafra de la temporada en la que no hubo prácticamente turismo por la pandemia, por esos números y dada la situación, Ancap se mantuvo como lo acaba de explicar el presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE UMPIÉRREZ DIANO (Javier).- No quiero extender el intercambio que, como decía Daniel, fue muy productivo, porque uno puede aprender algunas cosas, pero quisiera saber cuánto había el 21 de marzo de 2020 en caja en Ancap. Con relación al patrimonio y para cerrar este tema, me parece que no es el mismo Ancap que dejó el gobierno saliente. Entre el año 2005 y 2007, por primera vez en la historia de Ancap, se definió una planificación estratégica, cosa que me parece que en esta administración no existe. Yo visualizo que no hay una planificación estratégica en ese sentido. Es más, lo pregunté, y la respuesta por lo menos no fue clara. Entre 2005 y 2019 las inversiones en Ancap fueron por más de US$ 1.500.000.000. Dos plantas de biocombustible, un polo industrial sucroalcoholero, una planta actualizada de pórtland en Minas -si conoceré lo que era en 2005-, una planta de cal en Treinta y Tres, una planta desulfurizadora, un nuevo circuito de agua para refinería, un nuevo sistema de control automatizado de refinería, barcazas y empujador; modernización logística con tanques, camiones, vagones, entre otros. La adecuación de personal en áreas estratégicas favoreciendo la incorporación de personal tercerizado, la baja constante en los déficit de la industria cementera, la baja en los costos de producción de biocombustible, un estudio detallado sobre el margen y aporte de valor de refinería que nos daba que era más conveniente refinar que importar, y puedo seguir con algunos datos más. Quiero decir que esto, indudablemente, hace al patrimonio y no puedo creer, y no creo que sea una discusión para ahora, que sea similar al de 2002. Pero como se ha demonizado Ancap, siempre el discurso va a estar en ese sentido. Lo que evidentemente va a pasar es que después de que pase esta administración de la coalición multicolor sabremos cuál es el desenlace de Ancap. Pero después de que se me conteste cuánto había en caja en 2020 y cuánto hay ahora, también podemos ir sacando alguna conclusión.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Coincido totalmente con el señor diputado Umpiérrez en que lo que se planteó no es un tema para tratar ahora, que estamos enfocados en los combustibles. Dejemos que la Comisión termine y que se respondan las preguntas que hicimos anteriormente para poder dar conclusión definitiva a este tema. No nos vayamos de los temas. Por favor, no dialoguen entre ustedes; eso lo dejamos para después.

SEÑOR CHARAMELO (Richard).- Esta discusión, en definitiva -conozco al diputado-, termina siendo de posiciones políticas. No cabe duda de que si entramos en esto tenemos que hablar de la planta de cal, de que enterramos US$ 140.000.000 en un negocio para un único cliente y de que perdimos plata -la tuvimos que mandar a pérdida- que nunca vamos a poder repagar porque es un negocio no rentable. Tenemos que hablar del barco que arrendó Ancap, que para lo que se arrendó no sirve; es un barco que sale casi US$ 6.000 por día, que se arrendó para ir a Juan Lacaze pero que no puede entrar y que estuvo seis meses en reparación, a costo de Ancap, para que pudiera salir. Si entramos en las inversiones, vemos que son positivas, pero siempre y cuando después de un resultado. En algunos casos se invirtió dinero que hoy Ancap está pagando, y no tienen un resultado. Creo que lo mejor para esta ocasión es ceñirnos al

tema pórtland y hablar de esa situación. Una de las cosas que no se ha dicho acá es la reducción que se viene dando, que no arrancó en este gobierno, sino en el pasado -eso también hay que decirlo- en la cantidad de funcionarios, que no condice con la cantidad de operarios que necesita una empresa como Ancap. Me parece que por ahí vamos. Reitero que me gustaría hablar del pórtland.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Agradezco a todos los legisladores por esta larga sesión. Puede más que yo esto de hablar en la sesión de una comisión del Parlamento. Sin ánimo de estirar la discusión, creo que lo que plantea el señor diputado Umpiérrez con relación a gestiones anteriores se puede discutir; en algún momento, cuando gusten, podemos venir a esta sala a discutirlo, pero me parece que ahora no es el momento porque entraríamos en un debate que no nos conduciría a nada después de dos o tres horas que hace que estamos aquí. Por lo tanto, no voy a hacer mención a eso, pero sí le digo que estamos a las órdenes para discutir. Evidentemente, tenemos visiones diferentes sobre las gestiones anteriores de Ancap porque tenemos formas diferentes de pensar el Uruguay.

Quiero resaltar la claridad con que, tanto el ministro como el presidente de Ancap, han explicado la nueva situación de la cadena de combustibles en el país y que esta instancia ha sido muy buena porque ha sido muy esclarecedora, aunque extensa. Creo que se han contestado todas las preguntas, pero lo más importante: creo que todos debemos acostumbrarnos a que esto lo votamos por unanimidad en este Parlamento. Estos dos artículos, que son el corazón de este nuevo sistema de combustibles, fue votado por la oposición y el gobierno. Hubo solo un diputado en noventa y ocho presentes que no votó -sabemos quién es y es de nuestro partido- y un par de senadores en la otra Cámara, pero sin ser ellos, lo votamos todos. Entonces, está bueno darnos este debate para saber de qué estamos hablando y por qué ahora las cosas cambian así. El señor diputado Caggiani preguntaba cuál es la proyección para el futuro. Los precios van a oscilar con transparencia absoluta de acuerdo con los costos que va a marcar la fijación del precio del PPI en función de los costos de Ancap y de lo que nos cuesta el petróleo. Por ahí se dice que se iba a bajar el combustible o que no se iba a aumentar, pero lo que va a pasar es que no se va a utilizar a Ancap -ese es el fondo del tema-, a las empresas públicas pero en este caso a Ancap, como una caja recaudadora, como vimos en las gráficas que ocurrió durante todos estos años. Lo que hay acá es un nuevo sistema que va a transparentar y al que nos tenemos que acostumbrar, en el que el precio va a oscilar en función de lo que nos cueste el crudo y el proceso hecho por Ancap. Ancap está trabajando en su interna para mejorar los costos y, a su vez, estamos trabajando con el ministro para mejorar el resto de la cadena y también para bajar los costos; ojalá que esto pueda llevarnos a mejorar en ese sentido. Este es el nuevo camino en el que hemos ingresado; lo aprobamos por unanimidad, y más allá de que cueste entenderlo, de que sea complejo, difícil y muy técnico, está bueno darnos estas discusiones porque, en definitiva, son para entender el proceso en el que entramos a la hora de fijar los precios de los combustibles.

SEÑOR ALONSO (José Luis).- Quería responder específicamente una consulta que realizó el señor diputado Tinaglini, porque quedó para atrás e insistió con la pregunta. En marzo de 2020, hubo $ 6.800.000.000 de caja recibida; en marzo de 2021, $ 6.200.000.000 de caja activa. Vamos a ver qué pasa un mes después. En abril de 2020, $ 4.000.000.000 de caja. O sea, no es solo la foto del día, porque Ancap hace una importación de crudo cada veintidós días, y cuando uno posterga la compra de crudo un poquito, hace que la caja esté un poco mejor en ese momento, ¿me explico? Entonces, respondiendo a la pregunta específica, los valores absolutos son $ 6.800.000.000 en marzo de 2020 y $ 6.200.000.000 en marzo de 2021. Esa es la respuesta a la pregunta

específica que realizó el señor diputado. Quería agregar nada más que hay desequilibrios, y si vamos al mes siguiente, abril de 2020, tenemos $ 4.000.000.000, y en abril de 2021, $ 6.400.000.000. Quería responder la pregunta para que no quedara colgada.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Me parece que quedó alguna duda sobre el tema del patrimonio y sobre el retorno de las inversiones. Quisiera hacer una breve mención al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Vamos a cerrar la lista con el señor diputado Tinaglini. Dada la extensión de esta charla, quedaría pospuesto lo del cemento pórtland para otra oportunidad.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- Quiero hacer una aclaración. Se mencionó varias veces que se votaron por unanimidad los artículos de la LUC -quisiera que me escuchara el señor Verri, porque fue quien lo planteó-, pero también hay que decir que en el presupuesto se cambiaron las reglas de juego. Lo que después apareció en el presupuesto no respetó lo que se dijo en la LUC. La desmonopolización, el tema del fueloil y el combustible de avión. No se respetaron los acuerdos a los que se había llegado.

Más allá de que se esté avanzando en los artículos de la LUC, quiero saber qué idea tiene el gobierno con referencia a la alta probabilidad de que se realice un referéndum. ¿Cómo afecta eso, sobre todo, con los compromisos que se van a ir adquiriendo?

SEÑOR SUBSECRETARIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- El gobierno tiene que seguir avanzando y vamos a seguir. Primero que nada, hay un organismo electoral que está controlando las firmas, y en la medida en que determine que va a haber un plebiscito, se irá a votar. La gente votará y nosotros vamos a salir a defender la Ley de Urgente Consideración que el Poder Ejecutivo remitió en su momento y que aprobamos, en muchos de esos artículos, la totalidad de los partidos políticos representados en el Parlamento. Por lo tanto, no nos cambia nada. Nosotros vamos a seguir adelante con la ruta fijada, vamos a esperar que la autoridad electoral tranquilamente determine si hay plebiscito o no, y si hay plebiscito, saldremos a defender la ley. Creo que ese es el camino correcto que marcan las normas de una República libre y democrática. Tendremos que ir a votar si es necesario, todo eso controlado por una autoridad electoral con absoluta transparencia como también sucedió con la recolección de firmas. No hay mucho para decir al respecto, y no nos corresponde decirlo tampoco.

SEÑOR REPRESENTANTE TINAGLINI (Gabriel).- El gobierno se fijó un plan estratégico, un desarrollo, y asumió compromisos a futuro. Con cada movimiento que se haga va a haber ciertos acuerdos. ¿La idea es seguir avanzando en eso independientemente de lo que se pueda llegar a dar en marzo o abril?

SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA.- Nos regimos por el marco legal y vamos a seguir aplicándolo. En la medida en que el marco legal cambie, volverá la situación a lo que corresponda. Creemos que hay que resaltar lo siguiente. El marco legal actual cuenta con un regulador fuerte -eso creo que no está en discusión en el futuro tampoco-, con potestades de regular lo que sucede en los precios intermedios. Lo demás son contratos privados que no van a ser afectados por el eventual cambio de la Ley de Urgente Consideración, porque eran contratos que tenía Ancap -que ahora tendrán otros-, y un regulador que regulará lo que sucede en el resto, así que ahí no vemos una afectación. Podremos discutir si hay o no una afectación en cómo se fija el precio. Si las reglas de juego cambian, cambiarán, pero el resto de lo que estamos haciendo, los compromisos que implican los márgenes de los distribuidores y demás, no cambia por lo

que se va a derogar o no. Además confiamos, por las dudas de que quede algún malentendido, en que no se derogue. Por otro lado, creemos que vale la pena resaltar que tenemos un sistema en funcionamiento que va a seguir en funcionamiento. Es un sistema transparente, que permite previsibilidad de lo que va a pasar, claramente asociado a costos reales; los costos reales son volátiles y pueden implicar momentos de suba y momentos de baja, pero son transparentes. El gobierno va a regular la cadena de distribución en general, protegiendo a los distintos eslabones para que puedan funcionar de forma fluida. Podemos aprovechar cosas que podemos ver en el futuro, como decía el señor diputado Melazzi, y esa transparencia también es en beneficio del público cuando el petróleo baja, lo que hasta ahora no ha sucedido. Creemos que tenemos en proceso un sistema valioso que vale la pena sostener y mantener. Hemos sido bastante claros en la explicación de lo que estamos haciendo, de cómo lo estamos haciendo y en la justificación de por qué. Asimismo, hemos visto que se han cuidado las finanzas de Ancap dentro de lo excepcional de la situación, y hay que felicitar al directorio por una gestión que, además de ser transparente, es solvente en el sentido de que atenuó dos cosas importantes para ellos: la caída brutal de ingresos por la reducción de ventas del año pasado y los cambios de reglas de juego que están timoneando, diría yo, con mucha solvencia. Eso es lo que me gustaría decir hasta ahora. La semana que viene discutiremos el tema de los biocombustibles.

(Interrupciones)

——No. No sé si ustedes siguen en la prensa -creo que no- a este ministro; se pasa hablando del hidrógeno todo el tiempo.

(Interrupciones)

——Sí, pero veo que escuchan algunas cosas que son las que no le conviene al ministro que escuchen. Efectivamente, está en marcha el piloto de hidrógeno H2U. Hay un Data Room con más de treinta empresas de consorcios interesados en participar y esperamos que en el segundo semestre se pueda llamar a licitación para el piloto que permite pensar el desarrollo de un proceso, a mediano y largo plazo, de transporte de carga o de pasajeros en base a hidrógeno, con oferentes privados y un acuerdo público privado. Estamos muy contentos con eso, pero, además, estamos queriendo que el Uruguay se transforme en el largo plazo en exportador de hidrógeno. Ese es otro tipo de proyecto con otro tipo de porte. Estamos recibiendo interesados y escuchando planteos; todavía no estamos en etapa de anunciar proyectos concretos porque queremos el compromiso privado, ya que son proyectos de mucho porte, pero vemos promisorio que el Uruguay se suba a la segunda transformación energética del mundo, pasada la transformación de la generación eléctrica a la transformación del transporte. Este es un proyecto en el que el mundo se está embarcando a largo plazo ya que no podemos decir que mañana va a haber un mercado internacional de hidrógeno demandante. Debería haberlo para invertir muchos fondos, pero estamos queriendo apostar a eso en el mediano plazo y no vemos una contradicción con todo esto que va en una dirección paralela.

SEÑOR STIPANICIC (Alejandro).- Agradezco a todos por la paciencia y pido disculpas si fui muy técnico en algunas cosas. Me quedó el tema del patrimonio que por rigor creo que tengo que explicar. Lo que están viendo en pantalla son las barritas del patrimonio de Ancap según los estados contables aprobados por su directorio cada año y auditados por un auditor externo. Lo que se muestra ahí es que el patrimonio de Ancap en el año 2015 era de $ 7.000.000.000 que se comparan a pesos constantes con $ 25.000.000.000 que tenía Ancap de patrimonio en el año 2000, cuando inicia el milenio. En el año 2015 hay una capitalización de US$ 600.000.000 y, por lo tanto, el patrimonio de Ancap sube. Hay

una reestructuración muy fuerte de pasivos y, además, quedó el sobrecosto de los combustibles que generó un ingreso adicional para Ancap de US$ 400.000.000 o US$ 500.000.000 en los años subsiguientes. Eso explica el mantenimiento del patrimonio en niveles de $ 25.000.000 o $ 29.000.000. Como ustedes podrán observar, en el año 2019 el patrimonio de Ancap fue de $ 29.500.000.000, y en el año 2002 era de $ 31.000.000.000. Esos son números totalmente comparables y son estados contables, auditados, aprobados por el directorio de cada año. A eso me referí cuando hablé de que en el 2020 recibimos una Ancap con el mismo patrimonio y el doble de deudas que lo que había en el 2002.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia del señor ministro, el presidente de Ancap y sus asesores. Quedaron temas pendientes por los que los volveremos a citar. Les agradecemos por su disposición.

SEÑOR REPRESENTANTE MIER (Sergio).- Yo soy respetuoso, escucho siempre y trato de hablar poco. Hice dos preguntas para que quien corresponda me las conteste. Quiero saber, por un lado, el incremento del costo financiero que tuvo Ancap desde el 1° de marzo de 2020 al presente debido a la suba del dólar -en su momento dije a quién favorecía la suba del dólar- como medida del gobierno. Pregunté simplemente cuál es el incremento del costo financiero que tuvo Ancap desde el 1° de marzo hasta el presente por la suba del dólar. Eso no se me contestó, y agradezco que en algún momento se me pueda contestar.

También pregunté sobre el incremento del Imesi en un 6,89 % para la nafta *premium* 97, en un 6,92 % para la nafta super 95 y en un 6,85 % para el queroseno, que provocó indudablemente una pérdida financiera adicional para Ancap, y no se me contestó cuál sería el monto estimativo de eso. No pretendo que se me conteste ahora; simplemente, agradezco mucho si en algún momento se me puede contestar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si ustedes quieren, lo pueden contestar por escrito. ¿Estaría bien así, señor diputado?

SEÑOR REPRESENTANTE MIER (Sergio).- Sí, por supuesto. No digo que sea por mala intención o porque no se me quiso contestar; fueron muchas las cosas. Pero me gustaría saberlo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy ilustrativa la presentación.

Muchas gracias.

Se levanta la reunión.

